



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 193**

22 Αυγούστου 2002

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 207

Κανονισμός Πτητικής Λειτουργίας Δημοσίων Αερομεταφορών - Αεροπλάνα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 191α του Ν. 1815/88 «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» (Α΄ 250) που προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του Ν. 2898/01 «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις» (Α΄ 71), και του άρθρου 192 αυτού.

β. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α΄ 137) όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α΄ 154) και αντικαταστάθηκε με την παραγρ. 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/97 (Α΄ 38).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκύπτει δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού.

3. Την με αριθμό 302/02 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Σκοπός - Ορισμοί - Αντιστοίχηση

1. Σκοπός του παρόντος είναι η θέσπιση κανόνων και απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας για την έκδοση, τη συνεχή επίβλεψη και την τροποποίηση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, ώστε να επιβεβαιώνεται ότι αυτός διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα, δομή και οργάνωση να εξασφαλίζεται η ασφαλής πτητική λειτουργία των αεροπλάνων σε δραστηριότητες, που προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό του, καθώς και η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις απαιτήσεις του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών.

2. Οι Ορισμοί και οι συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται στον παρόντα κανονισμό είναι οι αναγραφόμενοι στο JAR -1 (Joint Aviation Requirements - 1) «Ορισμοί και Συντμήσεις» του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities).

3. Όπου στον παρόντα Κανονισμό αναφέρεται ο όρος «Αρχή» εννοείται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Άρθρο Δεύτερο

Κανονισμός

Ο Κανονισμός πτητικής λειτουργίας δημοσίων αερομεταφορών - αεροπλάνα αποτελεί μετάφραση από την Αγγλική Γλώσσα του πρώτου μέρους του εγχειριδίου JAR-OPS 1 του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (3η τροποποίηση, 1η Δεκεμβρίου 2001) και έχει ως εξής:

«ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

Περιεχόμενα

ΤΜΗΜΑ Α

ΕΦΑΡΜΟΓΗ

JAR-OPS 1.001

Εφαρμογή

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.001)

(α) Ο παρών Κανονισμός καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται για την πτητική λειτουργία - εκμετάλλευση οποιουδήποτε πολιτικού αεροπλάνου με σκοπό την δημόσια αερομεταφορά από οποιονδήποτε αερομε-

ταφορέα, του οποίου η κύρια βάση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας βρίσκεται στην Ελλάδα. Ο παρών Κανονισμός δεν έχει εφαρμογή σε:

(1) Πτήσεις αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται από στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες,

(2) Πτήσεις αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται για ρίψεις αλεξιπτωτιστών και για πυρόσβεση, καθώς και για την μετάβαση και επιστροφή των προσώπων που συνήθως μεταφέρονται για τις προαναφερόμενες δραστηριότητες,

(3) Πτήσεις που πραγματοποιούνται αμέσως πριν, κατά και αμέσως μετά από μία εναέρια εργασία, με την προϋπόθεση ότι οι πτήσεις αυτές σχετίζονται με την εργασία αυτή και στις οποίες εκτός από τα μέλη του πληρώματος πτήσης δεν μεταφέρονται περισσότερα από έξι (6) άτομα, που είναι απολύτως αναγκαία για την συγκεκριμένη εργασία.

(β) Οι απαιτήσεις που περιέχονται στον παρόντα Κανονισμό έχουν εφαρμογή σε Έλληνες αερομεταφορείς οι οποίοι εκτελούν τακτικές ή μη-τακτικές πτήσεις εσωτερικού ή εξωτερικού με αεροπλάνα Ελληνικού Νηολογίου για την μεταφορά επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης ανεξάρτητα του βάρους απογείωσης και του αριθμού των θέσεων επιβατών.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.001

Μεταγενέστερες ημερομηνίες συμμόρφωσης που περιλαμβάνονται στο JAR-OPS 1

Ορισμένες διατάξεις που περιλαμβάνονται στο παρόντα Κανονισμό έχουν ημερομηνίες εφαρμογής οι οποίες είναι μεταγενέστερες της ημερομηνίας εφαρμογής του παρόντος. Οι διατάξεις για τις οποίες ισχύουν τα ανωτέρω και οι συναφείς μεταγενέστερες ημερομηνίες, είναι οι ακόλουθες:

- JAR - OPS	1.668 (α)(2)	01.01.2005
- JAR - OPS	1.685	01.04.2002

ΤΜΗΜΑ Β

ΓΕΝΙΚΑ

JAR-OPS 1.005

Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς διαφορετικούς από εκείνους που είναι σύμφωνοι προς τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

(β) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας του JAR-26 που έχουν εφαρμογή σε αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς. Μέχρι την επίσημη εφαρμογή του JAR-26, ο υπάρχων εθνικός κανονισμός πολιτικής αεροπορίας ισχύει.

(γ) Κάθε αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τους όρους του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητάς του και εντός των εγκεκριμένων περιορισμών που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης Αεροπλάνου (Aeroplane Flight Manual, AFM).

(δ) Πτητικές λειτουργίες Αεροταξί και Ιατρικών Υπηρεσιών Εκτάκτου Ανάγκης με Αεροπλάνα (Aeroplane Emergency Medical Service, MES) πρέπει να γίνονται με βάση τον παρόντα Κανονισμό με εξαίρεση τις αποκλίσεις που περιέχονται στο Τμήμα ΙΖ, Παραρτήματα Α και Β αντίστοιχα.

(ε) Όλα τα συνθετικά εκπαιδευτικά μέσα (Synthetic Training Devices, STD), όπως εξομοιωτές πτήσης ή συσκευές πτητικής εκπαίδευσης (Flight Training Devices, FTD), τα οποία αντικαθιστούν το αεροπλάνο για σκοπούς εκπαιδευτικούς ή/και έλεγχου, πρέπει να πιστοποιούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του JAR-STD και οι χρήστες να εγκρίνονται από την Αρχή για τις ασκήσεις που πρόκειται να εκτελέσουν.

JAR-OPS 1.010

Εξαιρέσεις

Υπό τον όρο των κοινών διαδικασιών αναθεώρησης που εφαρμόζονται σχετικά, η Αρχή μπορεί, κατ' εξαίρεση και προσωρινά, να εγκρίνει εξαίρεση από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού όταν είναι πεπεισμένη ότι τούτο είναι αναγκαίο και με την επιφύλαξη συμμόρφωσης με οποιονδήποτε συμπληρωματικό όρο που η Αρχή κρίνει απαραίτητο, προκειμένου να εξασφαλίζεται αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας στη συγκεκριμένη περίπτωση.

JAR-OPS 1.015

Οδηγίες Πτητικής Λειτουργίας (Operational Directives)

(α) Η Αρχή μπορεί, με την έκδοση Οδηγίας Πτητικής Λειτουργίας, να απαγορεύσει, να περιορίσει ή να θέσει ορισμένους όρους σχετικούς με πτητική λειτουργία του αερομεταφορέα, προς το συμφέρον της ασφάλειας των πτητικών λειτουργιών.

(β) Στις Οδηγίες Πτητικής Λειτουργίας αναφέρονται:

(1) Η αιτία έκδοσης,

(2) η εφαρμογή και η διάρκεια αυτής, καθώς και

(3) οι ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβεί(-ούν) ο(οι) αερομεταφορέας(-είς).

(γ) Οι Οδηγίες Πτητικής Λειτουργίας συμπληρώνουν τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

JAR-OPS 1.020

Νόμοι, κανονισμοί και διαδικασίες - Ευθύνες αερομεταφορέα

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Όλοι οι υπάλληλοι γνωρίζουν ότι πρέπει να συμμορφώνονται με τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών εκείνων στα οποία διενεργούνται οι επιχειρησιακές δραστηριότητες και έχουν σχέση με την εκτέλεση των καθηκόντων τους, και

(2) όλα τα μέλη του πληρώματος γνωρίζουν τους νόμους και τους κανονισμούς και είναι εξοικειωμένα με τις διαδικασίες που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

JAR-OPS 1.025

Κοινή γλώσσα

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος μπορούν να επικοινωνούν σε μια κοινή γλώσσα.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό κατανοεί τη γλώσσα στην οποία είναι γραμμένα τα μέρη εκείνα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης (ΟΜ) που αναφέρονται στα καθήκοντα και τις ευθύνες τους.

JAR-OPS 1.030

Πίνακες ελάχιστου εξοπλισμού - Υποχρεώσεις αερομεταφορέα

(α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει, για κάθε αεροπλάνο, εγχειρίδιο ελάχιστου εξοπλισμού (Minimum Equip-

ment List, MEL) εγκεκριμένο από την Αρχή. Το εγχειρίδιο αυτό βασίζεται, χωρίς όμως να είναι λιγότερο περιοριστικό, στο σχετικό κύριο εγχειρίδιο βασικού εξοπλισμού (Master Minimum Equipment List, MMEL) (εφόσον υπάρχει) και το οποίο έχει εγκριθεί από την Αρχή.

(β) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιεί επιχειρησιακά αεροπλάνο παρά μόνο σύμφωνα με τον MEL, εκτός εάν τούτο επιτρέπεται από την Αρχή. Σε καμία περίπτωση οιαδήποτε τέτοια άδεια δεν επιτρέπει πτητική λειτουργία καθ' υπέρβαση των περιορισμών του MMEL.

JAR-OPS 1.035

Σύστημα ποιοτικού ελέγχου

(βλέπε AMC OPS 1.035 και IEM OPS 1.035)

(α) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει σύστημα ποιοτικού ελέγχου και ορίζει διευθυντή ποιοτικού ελέγχου για να παρακολουθεί τη συμμόρφωση που απαιτείται για να εξασφαλίζονται ασφαλείς πρακτικές πτητικής λειτουργίας και πτητικά ικανά αεροπλάνα, αλλά και την καταλληλότητα αυτών των διαδικασιών. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης πρέπει να περιλαμβάνει σύστημα επαναπληροφόρησης με αποδέκτη τον Υπόλογο Διευθυντή (βλέπε επίσης JAR-OPS 1.175 (η)) για την εξασφάλιση των απαραίτητων διορθωτικών ενεργειών.

(β) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει πρόγραμμα διασφάλισης της ποιότητας, το οποίο περιέχει διαδικασίες σχεδιασμένες έτσι ώστε να επιβεβαιώνουν ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με όλες τις απαιτήσεις, τα πρότυπα και τις διαδικασίες που ισχύουν σχετικά.

(γ) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου και ο διευθυντής ποιοτικού ελέγχου πρέπει να είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

(δ) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου πρέπει να περιγράφεται στο σχετικό εγχειρίδιο.

(ε) Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, η Αρχή μπορεί να δεχθεί το ορισμό δύο διευθυντών ποιοτικού ελέγχου, έναν για τις πτητικές λειτουργίες και έναν για τη τεχνική συντήρηση, με την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας έχει συστήσει μονάδα διαχείρισης της ποιότητας προκειμένου να εξασφαλίζει ότι το σύστημα ποιοτικού ελέγχου εφαρμόζεται ενιαία σε ολόκληρη την επιχειρησιακή λειτουργία.

JAR-OPS 1.037

Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων

(βλέπε IEM OPS 1.037)

(α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων, που μπορεί να ενσωματωθεί στο σύστημα ποιοτικού ελέγχου, το οποίο συμπεριλαμβάνει:

(1) Προγράμματα με τα οποία επιτυγχάνεται η συνεχής επίγνωση των κινδύνων από όλα τα πρόσωπα που εμπλέκονται σε πτητικές λειτουργίες, και

(2) Σύστημα αναφοράς περιστατικών (Occurrence Reporting Scheme) που παρέχει την δυνατότητα συλλογής και αποτίμησης των σχετικών εκθέσεων (αναφορών) από συμβάντα και ατυχήματα με σκοπό τον προσδιορισμό δυσμενών τάσεων ή την έκφραση ελαττωμάτων, προς το συμφέρον της ασφάλειας των πτήσεων. Το σύστημα πρέπει να προστατεύει την ταυτότητα του αναφερόντος και πρέπει να συμπεριλαμβάνει την δυνατότητα της ανώνυμης υποβολής των αναφορών (Βλέπε ACJ OPS 1.037(α)(2)), και

(3) Αξιολόγηση των σχετικών πληροφοριών αναφορικά με συμβάντα και ατυχήματα και την διάδοση των συναφών πληροφοριών, χωρίς τον προσδιορισμό ευθυνών, και

(4) Διορισμό ενός προσώπου για την διαχείριση του προγράμματος.

(β) Προτάσεις για διορθωτικές ενέργειες του προγράμματος πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας των πτήσεων αποτελούν ευθύνη του προσώπου που είναι υπόλογο για τη διαχείριση του προγράμματος αυτού.

(γ) Ο Διευθυντής ποιοτικού ελέγχου παρακολουθεί και ελέγχει το αποτέλεσμα των διορθωτικών ενεργειών που προτείνονται από το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας των πτήσεων.

JAR-OPS 1.040

Επιπρόσθετα μέλη πληρώματος

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος που δεν προβλέπεται να είναι μέλη του απαιτούμενου πληρώματος πτήσης ή θαλάμου επιβατών, κατά την συγκεκριμένη πτήση, έχουν επίσης εκπαιδευτεί και είναι ικανά να εκτελούν τα καθήκοντα που τους ανατίθενται.

JAR-OPS 1.050

Πληροφορίες έρευνας και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πρόσβαση στις ουσιώδεις πληροφορίες που σχετίζονται με τη σχεδιαζόμενη πτήση και αφορούν τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης είναι προσιτές και διαθέσιμες στο θάλαμο διακυβερνήσεως του αεροσκάφους .

JAR-OPS 1.055

Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι υπάρχουν διαθέσιμοι για άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, κατάλογοι που περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και διάσωσης που φέρουν όλα τα αεροπλάνα του. Οι πληροφορίες περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, τον αριθμό, το χρώμα και τον τύπο των σωσίβιων λεμβών και φωτοβολίδων, λεπτομέρειες σχετικά με τις ιατρικές προμήθειες επείγουσας ανάγκης, τις προμήθειες νερού καθώς και τον τύπο και τις συχνότητες του φορητού εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας επείγουσας ανάγκης.

JAR-OPS 1.060

Αναγκαστική προσθαλάσσωση

Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο με εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων περισσοτέρων των 30 επιβατών σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα, όταν η απόσταση από ακτή που είναι κατάλληλη για προσγείωση επείγουσας ανάγκης, είναι μεγαλύτερη από 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης, ή 400 ναυτικά μίλια, ανάλογα με το ποία από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη, εκτός εάν το αεροπλάνο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις αναγκαστικής προσθαλάσσωσης που καθορίζονται στον κώδικα πτητικής ικανότητας που ισχύει σχετικά.

JAR-OPS 1.065

Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων

(βλέπε IEM OPS 1.065)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν μεταφέρει πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια αεροπορικώς εκτός εάν έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα πολεμικά όπλα και τα πολεμοφόδια:

(1) Έχουν αποθηκευτεί στο αεροπλάνο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης και

(2) στην περίπτωση πυροβόλων όπλων, αυτά δεν είναι οπλισμένα, εκτός εάν, πριν από την έναρξη της πτήσης, έχει χορηγηθεί έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη ότι τα εν λόγω πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια μπορούν να μεταφερθούν με συνθήκες που διαφέρουν εν μέρει ή στο σύνολό τους από εκείνες που αναφέρονται στη παρούσα υποπαράγραφο.

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πριν ξεκινήσει μια πτήση, ο κυβερνήτης ενημερώνεται για τις λεπτομέρειες και τη θέση πάνω στο σκάφος των πολεμικών όπλων και των πολεμοφοδίων που πρόκειται να μεταφερθούν.

JAR-OPS 1.070

Μεταφορά όπλων και πυρομαχικών που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς

(βλέπε ΙΕΜ OPS 1.070)

(α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι γνωστοποιείται σε αυτόν οποιαδήποτε μεταφορά όπλων, που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς,

(β) Ο αερομεταφορέας που αποδέχεται τη μεταφορά όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς εξασφαλίζει ότι αυτά:

(1) Αποθηκεύονται στο αεροπλάνο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν η Αρχή αποφασίσει ότι η συμμόρφωση είναι ανέφικτη και δεχτεί ότι μπορούν να εφαρμοσθούν άλλες διαδικασίες, και

(2) στην περίπτωση πυροβόλων όπλων ή άλλων όπλων που μπορούν να περιέχουν πυρομαχικά, δεν είναι οπλισμένα.

(γ) Πυρομαχικά για όπλα που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς μπορούν να μεταφέρονται σε ελεγμένες αποσκευές επιβατών, με την επιφύλαξη ορισμένων περιορισμών, σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες (βλέπε JAR-OPS 1.1160 (β)(5)), όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.1150 (α)(14).

JAR-OPS 1.075

Μέθοδος μεταφοράς προσώπων

(α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κατά τη διάρκεια της πτήσης κανένα πρόσωπο, δεν βρίσκεται σε μέρος του αεροπλάνου το οποίο δεν είναι σχεδιασμένο για την εξυπηρέτηση προσώπων, εκτός εάν έχει παραχωρηθεί από τον κυβερνήτη προσωρινή άδεια πρόσβασης σε οποιοδήποτε μέρος του αεροπλάνου:

(1) Προκειμένου να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή οποιουδήποτε προσώπου, ζώου ή αγαθών μέσα σε αυτό, ή

(2) Όταν μεταφέρονται με αυτό φορτία ή εφόδια και το αεροπλάνο έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να επιτρέπει σε πρόσωπο να έχει πρόσβαση σε αυτό ενώ βρίσκεται εν πτήση.

JAR-OPS 1.080

Προσφορά για αεροπορική μεταφορά επικίνδυνων ειδών.

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν προσφέρει ή δέχεται είδη επικίνδυνα για αεροπορική μεταφορά εκτός εάν το πρόσωπο αυτό έχει εκπαιδευτεί και τα είδη είναι κατάλληλα χαρακτηρισμένα, τεκμηριωμένα, πιστοποιημένα, περιγραμμένα, πακεταρισμένα σημειωμένα, με ετικέτα και είναι σε κατάλληλη κατάσταση για μεταφορά, όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 1.085

Ευθύνες πληρώματος

(α) Το μέλος του πληρώματος είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση, κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο, των καθηκόντων του, τα οποία:

(1) σχετίζονται με την ασφάλεια του αεροπλάνου και των επιβαινόντων του, και

(2) καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες που περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης (ΟΜ).

(β) Το μέλος πληρώματος οφείλει:

(1) Να αναφέρει στον κυβερνήτη οιοδήποτε σφάλμα, ανεπάρκεια, βλάβη ή ελάττωμα, το οποίο πιστεύει ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την επιχειρησιακή ασφάλεια του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένων και των συστημάτων εκτάκτου ανάγκης.

(2) Να αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε συμβάν το οποίο έθεσε ή μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, και

(3) Να χρησιμοποιεί το σύστημα αναφοράς περιστατικών του αερομεταφορέα σύμφωνα με το JAR-OPS 1.037(α)(2). Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, αντίγραφο της(των) αναφοράς(ών) πρέπει να διαβιβάζεται στον αρμόδιο κυβερνήτη.

(γ) Τίποτα από αυτά που αναφέρονται στην προηγούμενη υποπαράγραφό (β), υποχρεώνει ένα μέλος πληρώματος να αναφέρει ένα περιστατικό το οποίο έχει ήδη αναφερθεί από κάποιο άλλο μέλος του πληρώματος.

(δ) Ένα μέλος πληρώματος δεν μπορεί να εκτελεί καθήκοντα σε ένα αεροπλάνο:

(1) Εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια ναρκωτικής ουσίας που μπορεί να επηρεάσει τις ικανότητές του με τρόπο που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, ή

(2) Μετά από βαθιά κατάδυση σε νερό, εκτός εάν έχει περάσει εύλογο χρονικό διάστημα, ή

(3) Μετά από αιμοδοσία, εκτός εάν έχει περάσει εύλογο χρονικό διάστημα, ή

(4) εάν έχει την παραμικρή αμφιβολία για την ικανότητά του να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ή

(5) εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, ή νιώθει μη ικανός για εργασία σε βαθμό που μπορεί να θέτει σε κίνδυνο την πτήση.

(ε) Κανένα μέλος πληρώματος δεν επιτρέπεται:

(1) Να καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά σε διάστημα μικρότερο των 8 ωρών πριν από την καθορισμένη ώρα παρουσίασης για πτητική απασχόληση ή έναρξης καθηκόντων αναμονής (stand-by)·

(2) να αρχίζει περίοδο πτητικής απασχόλησης με επίπεδο οινοπνεύματος στο αίμα άνω των 0,2 τοις χιλίοις,

(3) να καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά κατά την περίοδο πτητικής απασχόλησης ή ενώ βρίσκεται σε αναμονή (stand-by).

(στ) Ο κυβερνήτης:

(1) Είναι υπεύθυνος για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου και την ασφάλεια των επιβαινόντων κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(2) δύναται να δίνει όλες τις εντολές που θεωρεί απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του αεροπλάνου και των προσώπων ή των αγαθών που αυτό μεταφέρει,

(3) έχει το δικαίωμα να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο, ή οποιοδήποτε μέρος του φορτίου, το οποίο, κατά τη γνώμη του, μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβαινόντων σ' αυτό,

(4) δεν επιτρέπει τη μεταφορά στο αεροπλάνο προσώπου το οποίο φαίνεται να βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών ουσιών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβαινόντων σ' αυτό,

(5) έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, εάν η μεταφορά τους συνιστά κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(6) εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες ενημερώνονται για τη θέση των εξόδων κινδύνου και για τη θέση και τη χρήση του αντίστοιχου εξοπλισμού ασφάλειας και επείγουσας ανάγκης,

(7) εξασφαλίζει ότι όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι πίνακες ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης,

(8) δεν επιτρέπει σε κανένα μέλος του πληρώματος να εκτελεί οποιαδήποτε δραστηριότητα στη διάρκεια της απογείωσης, της αρχικής ανόδου, της τελικής προσέγγισης και της προσγείωσης, εκτός εάν η εκτέλεση των καθηκόντων αυτών απαιτείται για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·

(9) δεν επιτρέπει:

(i) κατά τη διάρκεια της πτήσης ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης (FDR) να καθίσταται ανενεργός, να τίθεται εκτός λειτουργίας ή να εξαλείφονται τα δεδομένα του, ούτε επιτρέπει να εξαλείφονται τα καταγεγραμμένα στοιχεία μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς,

(ii) ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR) να καθίσταται ανενεργός ή να τεθεί εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν πιστεύει ότι τα καταγεγραμμένα δεδομένα, τα οποία διαφορετικά θα εξαλείφονταν αυτομάτως, πρέπει να διατηρηθούν για τη διερεύνηση συμβάντος ή ατυχήματος, ούτε επιτρέπει τη χειροκίνητη εξάλειψη καταγεγραμμένων δεδομένων κατά τη διάρκεια ή μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς,

(10) αποφασίζει εάν αποδεχθεί ή όχι αεροπλάνο με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, οι οποίες επιτρέπονται από τον κατάλογο παρέκκλισης από διαμόρφωση (Configuration Deviation List, CDL) ή την MEL, και

(11) εξασφαλίζει ότι έχει εκτελεστεί η προ πτήσης επιθεώρηση.

(ζ) Ο κυβερνήτης, ή ο χειριστής στο οποίον έχει ανατεθεί η διεξαγωγή της πτήσης, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτείται άμεση λήψη απόφασης και δράση, προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη σύμφωνα με τις περιστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις διαδικασίες και μεθόδους πτητικής λειτουργίας, προς το συμφέρον της ασφάλειας.

JAR-OPS 1.090

Εξουσία του κυβερνήτη

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλα τα άτομα που επιβαίνουν στο αεροπλάνο υπακούουν σε όλες τις νόμιμες εντολές που δίνονται από τον κυβερνήτη για το σκοπό της ασφάλειας του αεροπλάνου και των προσώπων ή των πραγμάτων που αυτό μεταφέρει.

JAR-OPS 1.100

Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κανένα άτομο, εκτός από μέλος πληρώματος καθορισμένο για τη πτήση, δεν γίνεται δεκτό ή μεταφέρεται μέσα στο θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν το άτομο αυτό:

(1) Ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος, ή

(2) εκπροσωπεί την Αρχή που είναι αρμόδια για την πιστοποίηση, τη χορήγηση άδειας ή την επιθεώρηση, εφόσον τούτο απαιτείται στο πλαίσιο της εκτέλεσης των επίσημων καθηκόντων του, ή

(3) η είσοδος και η μεταφορά του επιτρέπεται σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης (ΟΜ).

(β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:

(1) Προς το συμφέρον της ασφάλειας, η είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης δεν προκαλεί διάσπαση της προσοχής ή/και δεν παρεμποδίζει την εκτέλεση της πτήσης, και

(2) όλα τα πρόσωπα που μεταφέρονται στο θάλαμο διακυβέρνησης ενημερώνονται σε ό,τι αφορά τις σχετικές διαδικασίες ασφάλειας.

(γ) Ο κυβερνήτης φέρει την ευθύνη της τελικής απόφασης σχετικά με την είσοδο στο θάλαμο διακυβέρνησης.

JAR-OPS 1.105

Μη εγκεκριμένη μεταφορά

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν κρύβεται ή κρύβει φορτίο επί του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.110

Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα πρόσωπο να χρησιμοποιεί, και λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν χρησιμοποιεί επί του αεροπλάνου, φορητή ηλεκτρονική συσκευή που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.115

Οινοπνευματώδη ποτά και ναρκωτικά

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα πρόσωπο να επιβιβασθεί ή να παραμείνει, και λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν εισέρχεται ούτε παραμένει σε αεροπλάνο, εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών ουσιών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του.

JAR-OPS 1.120

Διακύβευση της ασφάλειας

(α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν ενεργεί απερίσκεπτα, απρόσεκτα ή παραλείπει να ενεργήσει έτσι ώστε:

(1) να θέσει σε κίνδυνο το αεροπλάνο ή οποιοδήποτε πρόσωπο που επιβαίνει σε αυτό,

(2) να προκαλέσει ή να επιτρέψει σε αεροπλάνο, να θέσει σε κίνδυνο οποιοδήποτε πρόσωπο ή περιουσία.

JAR-OPS 1.125

Επίσημα έγγραφα φερόμενα επί του αεροπλάνου

(βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.125)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κάθε πτήση βρίσκονται επί του αεροπλάνου τα ακόλουθα έγγραφα:

(1) Το Πιστοποιητικό Νηολόγησης,

(2) Το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας,

(3) Το πρωτότυπο ή επικυρωμένο αντίγραφο του Πιστοποιητικού θορύβου (εάν έχει εφαρμογή),

(4) Το πρωτότυπο ή επικυρωμένο αντίγραφο του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC),

(5) Η Άδεια σταθμού αεροσκάφους και

(6) Το πρωτότυπο ή επικυρωμένο αντίγραφο του Πιστοποιητικού(-ών) ασφάλισης ευθύνης προς τρίτον.

(β) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης, σε κάθε πτήση, έχει στη κατοχή του πτυχίο πληρώματος σε ισχύ με ανάλογη(ες) ικανότητα(ες) τύπου ή ειδικότητα(ες) για το σκοπό της πτήσης.

JAR-OPS 1.130

Εγχειρίδια που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Τα εν ισχύϊ μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που αναφέρονται στα καθήκοντα του πληρώματος, φέρονται στο αεροπλάνο, σε κάθε πτήση,

(2) τα μέρη εκείνα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που απαιτούνται για τη πραγματοποίηση μιας πτήσης, είναι εύκολα προσιτά στο πλήρωμα μέσα στο αεροπλάνο, και

(3) επί του αεροπλάνου φέρεται το ισχύον Εγχειρίδιο Πτήσης Αεροπλάνου (AFM), εκτός εάν η Αρχή έχει αποδεχτεί ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης που καθορίζεται στο Μέρος Β του Παραρτήματος 1 του JAR-OPS 1.1045 του παρόντος, περιέχει συναφείς πληροφορίες για το αεροπλάνο αυτό.

JAR-OPS 1.135

Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, εκτός από τα έγγραφα και τα εγχειρίδια που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.125 και JAR-OPS 1.130, επί του αεροσκάφους φέρονται σε κάθε πτήση οι ακόλουθες πληροφορίες και τα ακόλουθα έντυπα, κατάλληλα με τον τύπο και την περιοχή πτητικής λειτουργίας:

(1) Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan) που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.1060,

(2) Το τεχνικό μητρώο (ημερολόγιο) αεροπλάνου (Technical Log) που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.915 (α),

(3) Λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εναέριας κυκλοφορίας (ATS Flight Plan),

(4) Κατάλληλες ενημερώσεις που περιέχουν αγγελίες (NOTAM/AIS) και αεροναυτικές πληροφορίες,

(5) Κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες,

(6) Τεκμηρίωση βάρους και ζυγοστάθμισης όπως καθορίζεται στο Τμήμα Ι,

(7) Κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών όπως προσωπικό ασφαλείας, εάν δεν θεωρείται ως πλήρωμα, ανάπηρα άτομα, μη αποδεκτοί επιβάτες, απελαθέντες και πρόσωπα υπό φρούρηση,

(8) Κοινοποίηση ειδικών φορτίων που περιέχουν επικίνδυνα είδη, συμπεριλαμβανομένων γραπτών πληροφοριών για τον κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.1215 (δ),

(9) Οι ισχύοντες χάρτες αεροπλοΐας και τοπογραφικοί καθώς και συναφή έγγραφα, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.290 (β)(7),

(10) Κάθε άλλο επίσημο έγγραφο που ενδέχεται να απαιτηθεί από τα κράτη που εμπλέκονται στη συγκεκριμένη πτήση, όπως ονομαστική κατάσταση φορτίου, ονομαστική κατάσταση επιβατών κλπ, και

(11) Έντυπα για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις υποβολής αναφοράς της Αρχής και του αερομεταφορέα.

(β) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει οι πληροφορίες που αναφέρονται λεπτομερώς στη προηγούμενη υποπαράγραφο (α) ή σε μέρη αυτής, να παρουσιάζονται και με άλλη μορφή εκτός από έντυπη. Ένα αποδεκτό πρότυπο δυνατότητας πρόσβασης, χρήσης και αξιοπιστίας πρέπει να διασφαλιστεί.

JAR-OPS 1.140

Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Τουλάχιστον κατά τη διάρκεια κάθε πτήσης ή σειράς πτήσεων:

(i) Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην πτήση και είναι κατάλληλες για το συγκεκριμένο τύπο της πτητικής λειτουργίας, διατηρούνται στο έδαφος, και

(ii) Οι πληροφορίες διατηρούνται έως ότου δημιουργηθούν αντίγραφα στο χώρο στον οποίο θα αποθηκευτούν, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.1065 ή εάν αυτό δεν είναι εφικτό,

(iii) Οι ίδιες πληροφορίες μεταφέρονται σε ένα πυρασφαλές δοχείο στο αεροπλάνο.

(β) Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην προηγούμενη υποπαράγραφο (α) περιλαμβάνουν:

(1) Ένα αντίγραφο του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης, όπου τούτο ενδείκνυται,

(2) Αντίγραφα του αντίστοιχου(ων) μέρους(ών) του τεχνικού ημερολογίου του αεροπλάνου,

(3) Συγκεκριμένα αεροναυτικές πληροφορίες (NOTAM) περί της διαδρομής εάν έχουν ειδικά εκδοθεί από τον αερομεταφορέα

(4) Συγκεκριμένα επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης εάν απαιτείται (παραπομπή στο JAR-OPS 1.625), και

(5) Κοινοποίηση ειδικών φορτίων.

JAR-OPS 1.145

Εξουσία επιθεώρησης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε εξουσιοδοτημένο από την Αρχή πρόσωπο, μπορεί κάθε στιγμή να επιβιβαστεί και να πετάξει σε οποιοδήποτε αεροπλάνο λειτουργεί σύμφωνα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από την Αρχή αυτή, να εισέλθει και να παραμείνει στο θάλαμο διακυβέρνησης, με την προϋπόθεση ότι ο κυβερνήτης μπορεί να αρνηθεί πρόσβαση στο θάλαμο διακυβέρνησης εάν, κατά τη γνώμη του, με αυτό τον τρόπο διακυβεύεται η ασφάλεια του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.150

Παρουσίαση επίσημων εγγράφων και αρχείων

(α) Ο αερομεταφορέας:

(1) Επιτρέπει, σε οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο από την Αρχή πρόσωπο, να έχει πρόσβαση στα επίσημα έγγραφα και αρχεία τα οποία αναφέρονται στις πτητικές λειτουργίες ή την τεχνική συντήρηση, και

(2) εάν ζητηθεί από την Αρχή, παρουσιάζει όλα τα έγγραφα και αρχεία αυτά, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος.

(β) Ο κυβερνήτης, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος από τη στιγμή που του ζητηθεί από πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από την Αρχή, προσκομίζει στο πρόσωπο αυτό τα έγγραφα που πρέπει να φέρει στο αεροπλάνο.

JAR-OPS 1.155

Διατήρηση των επίσημων εγγράφων

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Όλα τα πρωτότυπα επίσημα έγγραφα ή αντίγραφα αυτών, που πρέπει να διατηρεί, διατηρούνται για το απαιτούμενο χρονικό διάστημα διατήρησης ακόμα κι αν παύσει να είναι ο χρήστης του αεροπλάνου, και

(2) Όποτε ένα μέλος πληρώματος, για το οποίο ένας αερομεταφορέας διαθέτει αρχείο καθηκόντων, χρόνου πτήσεως, απασχόλησης και ανάπαυσης, γίνεται μέλος πληρώματος σ' άλλον αερομεταφορέα, αυτό το αρχείο παραχωρείται στον νέο αερομεταφορέα.

JAR-OPS 1.160

Διατήρηση, παρουσίαση και χρήση καταχωρήσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης

(α) Διατήρηση καταχωρήσεων

(1) Μετά από ένα ατύχημα, ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου το ο οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω ατύχημα, όπως έχουν διατηρηθεί από τον καταγραφέα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η Διερευνούσα Αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

(2) Με την επιφύλαξη ότι δεν έχει χορηγηθεί προγενέστερη άδεια από την Αρχή, μετά από συμβάν που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά, ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω ατύχημα, όπως έχουν διατηρηθεί από τον καταγραφέα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η Διερευνούσα Αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

(3) Επιπλέον, όταν η Αρχή αποφασίσει σχετικά, ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η Διερευνούσα Αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

(4) Όταν απαιτείται το αεροπλάνο να φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης, ο αερομεταφορέας του αεροπλάνου αυτού:

(i) Αποθηκεύει τις μαγνητοφωνήσεις για την απαιτούμενη κατά JAR-OPS 1.715, 1.720 και 1.725 περίοδο πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση την περίπτωση που για σκοπούς δοκιμής και τεχνικής συντήρησης των καταγραφέων στοιχείων πτήσης, μπορεί να σβηστεί έως και μία ώρα του παλαιότερα καταγεγραμμένου υλικού τη στιγμή της δοκιμής, και

(ii) Τηρεί ένα έγγραφο, το οποίο περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ανάκτηση και τη μετατροπή των αποθηκευμένων δεδομένων σε τεχνικές μονάδες.

(β) Παρουσίαση καταχωρήσεων

Ο αερομεταφορέας αεροπλάνου, το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης, προσκομίζει, εφόσον τούτο ζητηθεί από την Αρχή, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, κάθε καταχώρηση καταγραφέα στοιχείων πτήσης που είναι διαθέσιμη ή έχει διατηρηθεί.

(γ) Χρήση καταχωρήσεων

(1) Οι καταχωρήσεις αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την έρευνα ενός ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς παρά μόνο με τη συναίνεση όλων των εμπλεκομένων μελών του πληρώματος.

(2) Οι καταχωρήσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την έρευνα ενός ατυχήματος ή συμβάντος, για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, παρά μόνο όταν τα εν λόγω αρχεία:

(i) Χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα μόνο για σκοπούς πτητικής ικανότητας ή τεχνικής συντήρησης, ή

(ii) Γίνουν μη αναγνωρίσιμα, ή

(iii) Αποκαλυφθούν μέσω εχέμυθων διαδικασιών.

JAR-OPS 1.165

Μίσθωση

(α) Ορολογία

Οι όροι που χρησιμοποιούνται σε αυτή την παράγραφο έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) Μίσθωση υπό όρους (Dry lease) - όταν το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του μισθωτή.

(2) Πλήρης μίσθωση (Wet lease) - όταν το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του εκμισθωτή.

(3) Αερομεταφορέας του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities, JAA) είναι ο αερομεταφορέας ο οποίος είναι πιστοποιημένος σύμφωνα με το JAR-OPS μέρος 1 από μία χώρα μέλος του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA)

(β) Μίσθωση αεροπλάνων μεταξύ αερομεταφορέων του JAA

(1) Πλήρης εκμίσθωση (Wet lease - out). Ο αερομεταφορέας του JAA που παρέχει αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα σε άλλον αερομεταφορέας του JAA, και ο οποίος διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ, παραμείνει ο αερομεταφορέας του αεροπλάνου.

(2) Όλες οι μισθώσεις εκτός από την πλήρη εκμίσθωση (wet lease-out)

(i) Με εξαίρεση των οριζομένων στην υποπαράγραφο (β)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας του JAA που χρησιμοποιεί αεροπλάνο άλλου αερομεταφορέα του JAA ή παρέχει αεροπλάνο σε άλλον αερομεταφορέα του JAA, πρέπει να λάβει προηγουμένως έγκριση για την πτητική λειτουργία του από την αντίστοιχη Αρχή. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη μισθωτήρια σύμβαση.

(ii) Τα στοιχεία εκείνα των μισθωτηρίων συμβάσεων, που εγκρίνονται από την Αρχή, πλην εκείνων των μισθωτηρίων συμβάσεων στις οποίες εμπλέκονται αεροπλάνο

και πλήρες πλήρωμα και δεν προβλέπεται καμία μεταβίβαση αρμοδιοτήτων ή ευθυνών, πρέπει να ληφθούν ως τροποποιήσεις του πιστοποιητικού αερομεταφορέα σύμφωνα με το οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθούν οι πτητικές λειτουργίες του μισθωμένου αεροπλάνου.

(γ) Μίσθωση αεροπλάνων μεταξύ αερομεταφορέα του JAA και οποιουδήποτε άλλου νομικού προσώπου που δεν είναι αερομεταφορέας του JAA

(1) Μίσθωση υπό όρους (Dry lease-in)

(i) Ο αερομεταφορέας του JAA δεν μισθώνει υπό όρους (dry lease-in) αεροπλάνο από νομικό πρόσωπο άλλο εκτός από αερομεταφορέα του JAA, εκτός εάν υπάρχει έγκριση της Αρχής. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη μισθωτήρια σύμβαση.

(ii) Ο αερομεταφορέας του JAA εξασφαλίζει ότι, σε σχέση με αεροπλάνα που μισθώνονται υπό όρους (dry lease-in), κάθε απόκλιση από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα Τμήματα ΙΑ, ΙΒ, ή/και JAR-26, κοινοποιείται στην Αρχή και είναι αποδεκτή από αυτή.

(2) Πλήρης μίσθωση (Wet lease-in)

(i) Ο αερομεταφορέας του JAA δεν μισθώνει πλήρως (wet lease-in) αεροπλάνο από νομικό πρόσωπο που δεν είναι άλλος αερομεταφορέας του JAA, χωρίς την έγκριση της Αρχής.

(ii) Ο αερομεταφορέας του JAA εξασφαλίζει ότι, σχετικά με τα αεροπλάνα που μισθώνονται πλήρως (wet lease-in):

(Α) Τα πρότυπα ασφαλείας του εκμισθωτή, όσον αφορά τη τεχνική συντήρηση και την πτητική λειτουργία, είναι αντίστοιχα με εκείνα των απαιτήσεων του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JARs).

(Β) Ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος που έχει συνυπογράψει τη Σύμβαση του Σικάγου.

(Γ) Το αεροπλάνο διαθέτει το επίσημο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας (CoA), το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 8 της Σύμβασης του Σικαγου. Επίσημα πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας που έχουν εκδοθεί από μία χώρα μέλος του JAA, διαφορετική από τη χώρα που είναι υπεύθυνη για τη έκδοση του πιστοποιητικού του αερομεταφορέα θα γίνονται αποδεκτά όταν έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το JAR-21 και

(Δ) Συμμορφώνονται προς κάθε απαίτηση του JAA που έχει εφαρμοστεί από την Αρχή του μισθωτή.

(3) Εκμίσθωση υπό όρους (Dry lease-out)

(i) Οποιοσδήποτε αερομεταφορέας του JAA μπορεί να εκμισθώνει υπό όρους (dry lease-out) αεροπλάνο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα κράτους που έχει συνυπογράψει τη Συνθήκη του Σικάγου, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

(Α) Η Αρχή έχει εξαιρέσει τον αερομεταφορέα από τις σχετικές διατάξεις του παρόντος και, μετά την γραπτή αποδοχή από την αλλοδαπή ρυθμιστική αρχή της ευθύνης για την επίβλεψη της τεχνικής συντήρησης και της πτητικής λειτουργίας του(των) αεροπλάνου(-ων), έχει αφαιρέσει το αεροπλάνο από το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του, και

(Β) Το αεροπλάνο συντηρείται σύμφωνα με εγκεκριμένο πρόγραμμα τεχνικής συντήρησης.

(4) Πλήρης εκμίσθωση (Wet lease-out) Ο αερομεταφορέας του JAA που παρέχει αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα σε άλλο νομικό πρόσωπο και διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ του παρόντος, παραμένει ο εκμεταλλευόμενος (αερομεταφορέας) το αεροπλάνο.

(δ) Μίσθωση Αεροπλάνου με μικρή ειδοποίηση. Στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας του JAA αντιμετωπίζει μια άμεση, επείγουσα και απρόβλεπτη ανάγκη για αντικατάσταση ενός αεροπλάνου, η έκκριση που χρειάζεται με βάση την παράγραφο (γ)(2)(i) παραπάνω μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει δοθεί, εξασφαλίζοντας ότι:

(1) Ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος που έχει συνυπογράψει τη Σύμβαση του Σικάγου, και

(2) Η μίσθωση δεν υπερβαίνει τις πέντε (5) συνεχείς ημέρες, και

(3) Η Αρχή ενημερώνεται άμεσα για την χρήση της παρούσας διάταξης.

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.125

Επίσημα έγγραφα φερόμενα επί του αεροπλάνου

(βλέπε JAR-OPS 1.125)

Σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής των επίσημων εγγράφων που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.125, ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να συνεχίσει την πτήση του μέχρι να φθάσει στην βάση ή σε τόπο όπου μπορεί να τα αντικαταστήσει.

ΤΜΗΜΑ Γ΄

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

JAR-OPS 1.175

Γενικοί κανόνες σχετικοί με την πιστοποίηση αερομεταφορέα

Σημ.1: Το Προσάρτημα 1 της παρούσης παραγράφου καθορίζει τα περιεχόμενα και τους όρους του πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

Σημ.2: Το Προσάρτημα 2 της παρούσης παραγράφου καθορίζει τις απαιτήσεις διαχείρισης και οργάνωσης.

(α) Ο αερομεταφορέας δεν εκμεταλλεύεται αεροπλάνο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς διαφορετικούς από αυτούς που αναφέρονται και είναι σύμφωνοι με τους όρους και τις προϋποθέσεις πιστοποιητικού αερομεταφορέα (Air Operator Certificate, AOC).

(β) Ο αιτών χορήγηση ή τροποποίηση AOC επιτρέπει στην Αρχή να εξετάσει όλες τις πτυχές ασφαλείας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.

(γ) Ο αιτών χορήγηση AOC πρέπει να:

(1) μην είναι κάτοχος AOC που έχει εκδοθεί από άλλη Αρχή, εκτός εάν συγκεκριμένα αυτό έχει εγκριθεί από τις ενδιαφερόμενες Αρχές,

(2) διαθέτει τον τόπο της κύριας εγκατάστασής του και, εφόσον υπάρχει, την έδρα της εταιρίας του στην Ελλάδα (βλέπε IEM OPS 1.175(c)(2)),

(3) έχει καταχωρίσει τα αεροπλάνα που πρόκειται να εκμεταλλευτεί σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του στο Ελληνικό Νηολόγιο, και

(4) πείσει την Αρχή ότι είναι σε θέσει να εκτελεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

(δ) Χωρίς να παραβλέπεται η (γ)(3) παραπάνω, ένας αερομεταφορέας δύναται, με κοινή συμφωνία της Αρχής που έχει εκδώσει το AOC του και μίας άλλης Αρχής, να εκμεταλλευτεί αεροπλάνα καταχωρημένα στο εθνικό νηολόγιο της δεύτερης Αρχής.

(ε) Ο αερομεταφορέας παρέχει στην Αρχή πρόσβαση στις υπηρεσίες του και στα αεροπλάνα του και εξασφαλίζει ότι, όσον αφορά τη τεχνική συντήρηση, χορηγείται πρόσβαση σε οποιοδήποτε συνεργαζόμενο με αυτόν, οργανισμό τεχνικής συντήρησης σύμφωνα με το JAR-145, προκειμένου να διαπιστωθεί η συνεχής συμμόρφωση με το παρόντα Κανονισμό.

(στ) Το AOC τροποποιείται, αναστέλλεται ή ανακαλείται εφόσον η Αρχή δεν είναι πλέον πεπεισμένη ως προς τη δυνατότητα του αερομεταφορέα να συντηρεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

(ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να πείθει την Αρχής ότι:

(1) Η οργανωτική του δομή και η διοίκηση του είναι κατάλληλη και σωστά εναρμονισμένη με την κλίμακα και τον σκοπό των πτητικών του λειτουργιών, και

(2) Έχει καθορίσει τις διαδικασίες επίβλέψης των πτητικών του λειτουργιών.

(η) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίσει υπόλογο διευθυντή αποδεκτό από την Αρχή, ο οποίος είναι εξουσιοδοτημένος από την εταιρεία να εξασφαλίζει τη δυνατότητα χρηματοδότησης και εκτέλεσης όλων των πτητικών λειτουργιών και των δραστηριοτήτων τεχνικής συντήρησης σύμφωνα με τα πρότυπα που απαιτούνται από την Αρχή. (Βλέπε ACJ OPS 1.035)

(θ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίσει αρμόδιους διευθυντές, αποδεκτούς από την Αρχή, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για διοίκηση και επίβλεψη των επομένων περιοχών:

(1) Τις πτητικές λειτουργίες,

(2) Το σύστημα τεχνικής συντήρησης,

(3) Την εκπαίδευση των πληρωμάτων, και

(4) Τις λειτουργίες εδάφους.

(Βλέπε ACJ OPS 1.175(θ))

(ι) Ένα πρόσωπο δύναται να κατέχει περισσότερες από μία θέσεις εκ των ορισμένων αρμόδιων διευθυντικών θέσεων, εάν αυτό είναι αποδεκτό από την Αρχή. Για αερομεταφορείς που απασχολούν 21 ή περισσότερους εργαζομένους με πλήρη απασχόληση, απαιτείται κατ΄ ελάχιστον, δύο πρόσωπα να καλύπτουν τις τέσσερις περιοχές των προαναφερομένων αρμοδιοτήτων. (Βλέπε ACJ OPS 1.175(j)&(k))

(ια) Για αερομεταφορείς που απασχολούν 20 ή λιγότερους εργαζομένους με πλήρη απασχόληση, μία ή περισσότερες από τις αρμόδιες διευθυντικές θέσεις μπορούν να καλυφθούν από τον υπόλογο διευθυντή, εάν αυτό είναι αποδεκτό από την Αρχή. (Βλέπε ACJ OPS 1.175(j)&(k))

(ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε πτήση εκτελείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης (OM).

(ιγ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαμορφώνει κατάλληλες εγκαταστάσεις επίγειας εξυπηρέτησης προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής εξυπηρέτηση των πτήσεων του.

(ιδ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα αεροπλάνα του είναι εξοπλισμένα και τα πληρώματα του είναι πιστοποιημένα, όπως απαιτείται για την περιοχή και το είδος της πτητικής λειτουργίας.

(ιε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις τεχνικής συντήρησης, σύμφωνα με το Τμήμα ΙΓ του παρόντος, για όλα τα αεροπλάνα των οποίων η πτητική λειτουργία εκτελείται βάση των όρων του AOC του.

(ιστ)Ο αερομεταφορέας πρέπει να χορηγεί στην Αρχή αντίγραφο του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, όπως καθορίζεται στο Τμήμα ΙΣΤ, καθώς και όλες τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις αυτού.

(ιζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διατηρεί στον τόπο της κύριας επιχειρησιακής του βάσης, τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις υποστήριξης, κατάλληλες για τη περιοχή και το είδος της πτητικής λειτουργίας.

JAR-OPS 1.180

Έκδοση, τροποποίηση και συνεχής ισχύς AOC

(α) Το AOC χορηγείται σε αερομεταφορέα, τροποποιείται, ή παραμένει έγκυρο μόνο εφόσον:

(1) τα αεροπλάνα, που εκτελούν πτητική λειτουργία, διαθέτουν επίσημο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα (Annex) 8 της Σύμβασης του Σικάγου από κράτος μέλος του JAA. Πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας που έχει εκδοθεί από χώρα μέλος του JAA άλλη από την χώρα που είναι υπεύθυνη του AOC γίνεται δεκτό, χωρίς περαιτέρω επίδειξη, όταν έχει εκδοθεί σύμφωνα με το JAR-21.

(2) Το σύστημα τεχνικής συντήρησης έχει εγκριθεί από την Αρχή σύμφωνα με το Τμήμα ΙΓ, και

(3) ο αερομεταφορέας έχει πείσει την Αρχή ότι διαθέτει την ικανότητα να:

(i) Συγκροτεί και να υποστηρίζει επαρκή οργανωτική δομή,

(ii) Συγκροτεί και να υποστηρίζει σύστημα ποιοτικού ελέγχου σύμφωνα με το JAR-OPS 1.035,

(iii) Συμμορφώνεται με τα απαιτούμενα προγράμματα εκπαίδευσης,

(iv) Συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις τεχνικής συντήρησης, οι οποίες είναι σύμφωνες με τη φύση και την έκταση των καθορισμένων πτητικών λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένων των συναφών άρθρων που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.175 (ζ) έως (ιε) και

(v) Συμμορφώνεται με το JAR-OPS 1.175.

(β) Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του JAR-OPS 1.185 (στ), ο αερομεταφορέας πρέπει να γνωστοποιεί στην Αρχή το συντομότερο δυνατό τις οποιεσδήποτε αλλαγές στις υποβαλλόμενες πληροφορίες σύμφωνα με την υποπαράγραφο JAR-OPS 1.185 (α), κατωτέρω.

(γ) Εάν η Αρχή δεν είναι ικανοποιημένη με το αν έχουν τηρηθεί οι απαιτήσεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, τότε μπορεί να ζητήσει την πραγματοποίηση μίας ή περισσοτέρων πτήσεων επίδειξης, οι οποίες εκτελούνται ως εάν επρόκειτο για πτήσεις δημόσιας αερομεταφοράς.

JAR-OPS 1.185

Διοικητικές απαιτήσεις

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες περιέχονται στην αρχική αίτηση χορήγησης AOC και, κατά περίπτωση, σε κάθε ενδεχόμενη τροποποίηση ή ανανέωση που ζητείται μέσω αιτήσεως:

(1) Το επίσημο ονοματεπώνυμο και η εμπορική επωνυμία, η διεύθυνση και η διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος,

(2) Περιγραφή της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας,

(3) Περιγραφή της διοικητικής οργάνωσης,

(4) Το ονοματεπώνυμο του υπόλογου διευθυντή,

(5) Το ονοματεπώνυμο των σημαντικότερων αρμόδιων διευθυντών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που φέρουν την ευθύνη για τις πτητικές λειτουργίες, για το σύστημα τεχνικής συντήρησης, την εκπαίδευση του πληρώματος και τις λειτουργίες εδάφους, συνοδευόμενα από τα προσόντα και την πείρα τους, και

(6) Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης (ΟΜ).

(β) Σχετικά με το σύστημα τεχνικής συντήρησης του αερομεταφορέα, μόνο, οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνονται στην αρχική αίτηση για χορήγηση AOC και, ανάλογα με την περίπτωση, για κάθε τροποποίηση ή ανανέωση που ζητείται με αίτηση, και για κάθε τύπο αεροπλάνου το οποίο πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία:

(1) Το εγχειρίδιο ανάλυσης διαχείρισης της τεχνικής συντήρησης του αερομεταφορέα (Maintenance Management Exposition, MME),

(2) Το(τα) πρόγραμμα(τα) τεχνικής συντήρησης του(ων) αεροπλάνου(ων) του (Aeroplane Maintenance Program)

(3) Το τεχνικό μητρώο του αεροπλάνου (Technical Log),

(4) Κατά περίπτωση, η(οι) τεχνική(ες) προδιαγραφή(ές) της(των) σύμβασης(εων) τεχνικής συντήρησης που έχει(ουν) συναφθεί μεταξύ του αερομεταφορέα και οποιοδήποτε εγκεκριμένου σύμφωνα με το JAR-145 οργανισμού συντήρησης, και

(5) Ο αριθμός των αεροπλάνων.

(γ) Η αίτηση για την αρχική έκδοση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 90 ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης το οποίο μπορεί να υποβληθεί σε μεταγενέστερο χρόνο, αλλά οπωσδήποτε εντός των 60 ημερών που προηγούνται της ημερομηνίας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.

(δ) Η αίτηση για τροποποίηση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, πριν από την προτιθέμενη ημερομηνία έναρξης της πτητικής λειτουργίας, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά.

(ε) Η αίτηση για ανανέωση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, πριν από το τέλος της υφιστάμενης περιόδου ισχύος, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά.

(στ) Πλην εξαιρετικών περιστάσεων, η προτεινόμενη αλλαγή κάποιου εκ των ορισμένων αρμόδιων διευθυντών πρέπει να γνωστοποιείται στην Αρχή τουλάχιστον 10 ημέρες νωρίτερα.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.175

Περιεχόμενο και όροι του πιστοποιητικού αερομεταφορέα

Στο AOC καθορίζονται:

(α) το ονοματεπώνυμο και ο τόπος εγκατάστασης (τόπος της κύριας εγκατάστασής του) του αερομεταφορέα,

(β) η ημερομηνία έκδοσης και η περίοδος ισχύος,

(γ) η περιγραφή του είδους των εγκεκριμένων πτητικών λειτουργιών,

(δ) το(τα) είδος(η) του(των) αεροπλάνου(ων) που είναι εγκεκριμένο(α) προς χρήση,

(ε) τα στοιχεία νηολογίου του(των) εγκεκριμένου(ων) αεροπλάνου(ων), με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία οι αερομεταφορείς μπορούν να λάβουν έγκριση ενός συστήματος ενημέρωσης της Αρχής σχετικά με τα στοιχεία νηολογίου των αεροπλάνων που εκτελούν πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το AOC τους,

(στ) οι εγκεκριμένες περιοχές πτητικής λειτουργίας,

(ζ) οι ειδικοί περιορισμοί, και

(η) οι ειδικές εξουσιοδοτήσεις/ εγκρίσεις, π.χ.:

- ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙ(ΚΑΤ Ι)/ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙΙ(ΚΑΤ ΙΙ) (συμπεριλαμβανομένων των εγκεκριμένων ελάχιστων όρων)
- MNPS (Ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας)
- ETOPS (Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων)
- RNAV (Ναυτιλία περιοχής)
- RVSM (Μειωμένα ελάχιστα καθέτου διαχωρισμού),
- Μεταφορά επικίνδυνων ειδών.

Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 1.175

Η διαχείριση και η οργάνωση κατόχου AOC

(α) Γενικά

Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει ορθή και αποτελεσματική δομή διαχείρισης προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφαλής εκτέλεση πτητικών λειτουργιών. Οι διορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές πρέπει να διαθέτουν αποδεδειγμένη διοικητική επάρκεια μαζί με τα κατάλληλα τεχνικά / επιχειρησιακά προσόντα στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

(β) Διορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές

(1) Στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να περιέχεται περιγραφή των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων των διορισμένων αρμόδιων διευθυντών, συμπεριλαμβανομένων των ονοματεπωνύμων τους, ενώ πρέπει να κοινοποιείται γραπτώς στην Αρχή προτιθέμενη ή πραγματική αλλαγή σε σχέση με διορισμούς ή καθήκοντα.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβεί σε ρυθμίσεις για να εξασφαλίζεται η συνέχεια της επιτήρησης σε περίπτωση απουσίας των διορισμένων αρμόδιων διευθυντών.

(3) Το πρόσωπο που έχει οριστεί ως αρμόδιος διευθυντής από κάτοχο AOC δεν πρέπει να προτείνεται ως αρμόδιος διευθυντής από κάτοχο οιοδήποτε άλλου AOC, εκτός και γίνει αποδεκτό από την Αρχή.

(4) Τα πρόσωπα που είναι διορισμένα ως αρμόδιοι διευθυντές πρέπει να είναι υποχρεωμένοι από τη σύμβασή τους να εργάζονται ικανοποιητικό αριθμό ωρών προκειμένου να καθίσταται εφικτή σε ατομικό επίπεδο η εκπλήρωση των καθηκόντων διαχείρισης που σχετίζονται με το μέγεθος και το πεδίο δράσης του αερομεταφορέα.

(γ) Επάρκεια και επίβλεψη προσωπικού

(1) Μέλη πληρώματος. Ο αερομεταφορέας πρέπει να απασχολεί επαρκές πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης και θαλάμου επιβατών για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία, το οποίο έχει εκπαιδευτεί και ελεγχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΙΔ και ΙΕ, ανάλογα με την περίπτωση.

(2) Προσωπικό εδάφους

(i) Ο αριθμός του προσωπικού εδάφους εξαρτάται από τη φύση και την κλίμακα των πτητικών λειτουργιών. Ειδικότερα, τα τμήματα πτητικής και επίγειας εξυπηρέτησης, πρέπει να στελεχώνονται με εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο κατανοεί πλήρως τις αρμοδιότητές του στο πλαίσιο της οργανωτικής δομής του.

(ii) Ο αερομεταφορέας που συνάπτει συμβάσεις με άλλους οργανισμούς για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών, διατηρεί την ευθύνη για την τήρηση των καταλλήλων προτύπων. Στις περιπτώσεις αυτές, ένας διορισμένος αρμόδιος διευθυντής πρέπει να έχει καθήκον να εξασφαλίζει ότι κάθε συμβαλλόμενος, που απασχολείται πληροί τα απαιτούμενα πρότυπα.

(3) Επίβλεψη

(i) Ο αριθμός των εποπτών που διορίζονται εξαρτάται από τη δομή της επιχείρησης του αερομεταφορέα και τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού.

(ii) Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των εποπτών αυτών πρέπει να καθορίζονται. Κάθε άλλη υποχρέωση πρέπει να ρυθμίζεται κατά τρόπο ώστε να είναι εφικτή η εκπλήρωση των καθηκόντων εποπτείας τους.

(iii) Η εποπτεία των μελών πληρώματος και του προσωπικού εδάφους πρέπει να ασκείται από άτομα που διαθέτουν επαρκή πείρα και ατομικά προσόντα ώστε να επιτυγχάνεται η επίτευξη των προτύπων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(δ) Εγκαταστάσεις στέγασης

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο χώρος εργασίας που διατίθεται σε κάθε βάση πτητικής εκμετάλλευσης επαρκεί για το προσωπικό το οποίο είναι αρμόδιο για την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες του προσωπικού εδάφους, εκείνου που είναι επιφορτισμένο με το λειτουργικό έλεγχο, την αποθήκευση και την έκθεση των απαραίτητων αρχείων, και τον σχεδιασμό πτήσης από τα πληρώματα.

(2) Οι διοικητικές υπηρεσίες πρέπει να είναι σε θέση να διανέμουν, χωρίς καθυστέρηση, επιχειρησιακές οδηγίες και λοιπές πληροφορίες προς όλους τους ενδιαφερόμενους.

(ε) Επίσημα έγγραφα

Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβαίνει σε διευθετήσεις για την παραγωγή εγχειριδίων, τροποποιήσεων και λοιπών επισήμων εγγράφων.

ΤΜΗΜΑ Δ΄

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

JAR-OPS 1.195

Επιχειρησιακός έλεγχος

(Βλέπε AMC OPS 1.195)

Ο αερομεταφορέας πρέπει:

(α) Να καταρτίζει και να διατηρεί ένα σύστημα εξάσκησης επιχειρησιακού ελέγχου, εγκεκριμένο από την Αρχή.

(β) Να ασκεί επιχειρησιακό έλεγχο σε κάθε πτήση η οποία εκτελείται με βάση τους όρους του AOC του.

JAR-OPS 1.200

Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Τμήματος ΙΣΤ του παρόντος, προς χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού.

JAR-OPS 1.205

Επάρκεια του επιχειρησιακού προσωπικού

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό το οποίο έχει ορισθεί ή εμπλέκεται άμεσα σε επίγειες και πτητικές λειτουργίες λαμβάνει τις σωστές οδηγίες, έχει επιδείξει τις ικανότητές του στα συγκεκριμένα καθήκοντά του και γνωρίζει τις ευθύνες του και τη σχέση των εν λόγω καθηκόντων με την επιχειρησιακή λειτουργία στο σύνολό της.

JAR-OPS 1.210

Καθιέρωση διαδικασιών

(α) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες και οδηγίες, για κάθε τύπο αεροπλάνου, οι οποίες περιέχουν τα καθήκοντα του προσωπικού εδάφους και των μελών του πληρώματος για όλους τους τύπους επίγειων και πτητικών λειτουργιών. (Βλέπε AMC OPS 1.210(a).)

(β) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει σύστημα πινάκων ελέγχου (check list) που χρησιμοποιείται από τα μέλη του πληρώματος για όλες τις φάσεις πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου υπό κανονικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και συνθήκες επείγουσας ανάγκης, ανάλογα με την περίπτωση, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τηρούνται οι διαδικασίες πτητικής λειτουργίας του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Βλέπε IEM OPS 1.210(b).)

(γ) Ο αερομεταφορέας δεν απαιτεί από μέλος του πληρώματος να εκτελεί σε κρίσιμα στάδια της πτήσης δραστηριότητες άλλες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου. (Βλέπε IEM OPS 1.210(c).)

JAR-OPS 1.215

Χρησιμοποίηση υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται για όλες τις πτήσεις οποτεδήποτε διατίθενται.

JAR-OPS 1.220

Εξουσιοδότηση από τον αερομεταφορέα για τη χρήση αεροδρομίων

(Βλέπε IEM OPS 1.220)

Ο αερομεταφορέας εξουσιοδοτεί μόνο τη χρήση αεροδρομίων που είναι επαρκή για τον(τους) τύπο(-ους) του(των) αεροπλάνου(-ων) και της(των) σχετικής (-ών) πτητικής(-ών) λειτουργίας(-ιών).

JAR-OPS 1.225

Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου

(α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, τα οποία ορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.430 για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλαγής, που έχει εγκριθεί να χρησιμοποιείται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.220.

(β) Κάθε αύξηση στις καθορισμένες τιμές που επιβάλλεται από την Αρχή πρέπει να προστίθεται στα ελάχιστα όρια που καθορίζονται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω.

(γ) Τα ελάχιστα για έναν συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγείωσης θεωρούνται ότι εφαρμόζονται εάν:

(1) Λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους που εμφανίζεται στον αντίστοιχο χάρτη, ο οποίος απαιτείται για την προτεινόμενη διαδικασία,

(2) Λειτουργούν τα απαιτούμενα για τον τύπο της προσέγγισης συστήματα του αεροπλάνου,

(3) Πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επίδοσης αεροπλάνου, και

(4) Το πλήρωμα διαθέτει τα ανάλογα προσόντα.

JAR-OPS 1.230

Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιούνται οι καθιερωμένες από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, ενόργανες διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης.

(β) Εντούτοις, ο κυβερνήτης μπορεί να αποδεχθεί μία εξουσιοδότηση από την υπηρεσία ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας και να αποκλίνει από μία δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης ή άφιξης υπό το όρο ότι τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων τηρούνται και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες επιχειρησιακής λειτουργίας. Η τελική προσέγγιση πρέπει να πραγματοποιείται με πτήση εξ

όψεως ή σύμφωνα με την καθιερωμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.

(γ) Διαφορετικές διαδικασίες από αυτές που απαιτείται να χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, μπορούν να εφαρμοστούν από αερομεταφορέα μόνο με την προϋπόθεση ότι έχουν εγκριθεί από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, εάν απαιτείται, και είναι αποδεκτές από την Αρχή.

JAR-OPS 1.235

Διαδικασίες μείωσης θορύβου

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες για τη μείωση του θορύβου κατά τη διάρκεια ενόργανων πτητικών λειτουργιών σύμφωνα με τον Τόμο 1 του ICAO PANS OPS (Doc 8168-OPS/611).

(β) Οι διαδικασίες μείωσης του θορύβου κατά την άνοδο μετά την απογείωση, που καθορίζονται από αερομεταφορέα για οποιοδήποτε είδος αεροπλάνου, πρέπει να είναι οι ίδιες για όλα τα αεροδρόμια.

JAR-OPS 1.240

Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται μόνο κατά μήκος των διαδρομών ή εντός των περιοχών εκείνων για τις οποίες:

(1) Παρέχονται διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους, οι οποίες είναι επαρκείς για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων και των μετεωρολογικών υπηρεσιών,

(2) Οι επιδόσεις του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί είναι επαρκείς για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις ελάχιστου ύψους πτήσης.,

(3) Ο εξοπλισμός του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία,

(4) Υπάρχουν οι κατάλληλοι αεροναυτιλιακοί και τοπογραφικοί χάρτες (βλέπε JAR-OPS 1.135 (α)(9)),

(5) Εάν χρησιμοποιούνται δικινητήρια αεροπλάνα, υπάρχουν κατάλληλα αεροδρόμια εντός των περιορισμών χρόνου / απόστασης σύμφωνα με το JAR-OPS 1.245.

(6) Εάν χρησιμοποιούνται μονοκινητήρια αεροπλάνα, υπάρχουν επιφάνειες, οι οποίες επιτρέπουν να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με τους περιορισμούς στις διαδρομές ή στις περιοχές πτητικής λειτουργίας, που έχουν επιβληθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 1.241

Πτητική λειτουργία σε καθορισμένο εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM)

(Βλέπε AMC 20.xyz (μία προσωρινή έκδοση αυτής της AMC είναι η JAA TGL No 6: Rev.1 με τίτλο «Guidance Material On The Approval Of Aircraft And Operators For Flight In Airspace Above Flight Level 290 Where A 300m (1,000 Ft) Vertical Separation Minimum Is Applied» στο Section 1, Part 3 of Administrative and Guidance Material).)

Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητική λειτουργία αεροπλάνου σε καθορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου όπου, με βάση τη Συμφωνία Περιφερειακής Αεροναυτιλίας (Regional Air Navigation Agreement), ισχύει ελάχιστο κάθετου διαχωρισμού 300 μέτρων (1000 ποδών), εκτός εάν δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (Έγκριση RVSM). (Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.872).

JAR-OPS 1.243

Λειτουργία σε περιοχές με συγκεκριμένες απαιτήσεις επιδόσεων ναυτιλίας

(Βλέπε IEM OPS 1.243)

Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο σε καθορισμένες περιοχές, ή σε καθορισμένο τμήμα συγκεκριμένου εναέριου χώρου, με βάση Συμφωνίες Περιφερειακής Αεροναυτιλίας (Regional Air Navigation Agreement) όπου καθορίζονται ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας, εκτός εάν δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (Έγκριση κατά MNPS / RNP / RNAV). (Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.865(γ)(2) και JAR-OPS 1.870).

JAR-OPS 1.245

Μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)

(α) Με την προϋπόθεση ότι έχει χορηγηθεί ειδική άδεια από την Αρχή σύμφωνα με το JAR-OPS 1.246(α) (Έγκριση ETOPS), ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί δικινητήριο αεροπλάνο σε διαδρομή που περιέχει σημείο το οποίο βρίσκεται σε μεγαλύτερη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο, στην περίπτωση:

(1) Αεροπλάνων επιδόσεων Κατηγορίας Α, είτε με:

(i) Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων 20 ή περισσοτέρων επιβατών, είτε με

(ii) Μέγιστη μάζα απογείωσης 45.360 ή περισσοτέρων κιλών,

από την απόσταση που καλύπτεται σε 60 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (β) κατωτέρω,

(2) Αεροπλάνων επιδόσεων Κατηγορίας Α με:

(i) Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων 19 ή λιγότερων επιβατών, και

(ii) Μέγιστη μάζα απογείωσης μικρότερη από 45.360 κιλών,

από την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά ή, εάν εγκριθεί από την Αρχή, μέχρι και 180 λεπτά για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (β) κατωτέρω (Βλέπε AMC OPS 1.245(a)(2)),

(3) Αεροπλάνων επιδόσεων Κατηγορίας Β ή Γ:

(i) την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (β) κατωτέρω, ή

(ii) 300 ναυτικά μίλια,

από όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη. (Βλέπε IEM OPS 1.245(a).)

(β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει την ταχύτητα για τον υπολογισμό της μέγιστης απόστασης από κατάλληλο αεροδρόμιο για κάθε τύπο δικινητήριου αεροπλάνου ή διαφορετική έκδοσή αυτής, η οποία δεν υπερβαίνει την VMO, με βάση την αληθή ταχύτητα αέρα που μπορεί να διατηρήσει το αεροπλάνο με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, κάτω από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(1) Διεθνής Πρότυπη Ατμόσφαιρα (ISA),

(2) Επίπεδη πτήση:

(i) Για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες σε:

(A) επίπεδο πτήσης (FL) 170, ή

(Β) στο μέγιστο επίπεδο πτήσης στο οποίο το αεροπλάνο, με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, μπορεί να ανέλθει, και να διατηρήσει, χρησιμοποιώντας τον μικτό βαθμό ανόδου που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (Aeroplane Flight Manual, AFM), όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη,

(ii) Για ελικοφόρα αεροπλάνα σε:

(Α) επίπεδο πτήσης (FL) 80, ή

(Β) στο μέγιστο επίπεδο πτήσης στο οποίο το αεροπλάνο, με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, μπορεί να ανέλθει, και να διατηρήσει, χρησιμοποιώντας τον μικτό βαθμό ανόδου που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM), όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη.

(3) Μέγιστη συνεχής ώση ή ισχύς στον κινητήρα που μένει σε λειτουργία,

(4) Αεροπλάνο μάζας η οποία δεν είναι μικρότερη από εκείνη που προκύπτει από:

(i) Την απογείωση από επιφάνεια κείμενη στο ύψος της στάθμης θαλάσσης με τη μέγιστη μάζα απογείωσης, και

(ii) την άνοδο με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία στο βέλτιστο απόλυτο ύψος πλεύσης μεγάλης εμβέλειας, και

(iii) ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε αυτό το απόλυτο ύψος, έως ότου ο χρόνος που έχει παρέλθει από την απογείωση είναι ίσος με το ισχύον όριο που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ακόλουθα δεδομένα, που είναι συγκεκριμένα για κάθε τύπο η διαφορετική έκδοση, περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης:

(1) Η ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας που καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (β) ανωτέρω, και

(2) Η μέγιστη απόσταση από ένα κατάλληλο αεροδρόμιο που καθορίζεται σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (α) και (β) ανωτέρω.

Σημείωση: Η ταχύτητα και τα απόλυτα ύψη (επίπεδα πτήσης) που καθορίζονται ανωτέρω έχουν το σκοπό να χρησιμοποιηθούν μόνο για να καθορίζεται η μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο.

JAR-OPS 1.246

Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες πέρα από την οριακή απόσταση που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.245, εκτός εάν έχει δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση ETOPS). (Βλέπε AMC 20.xxx (το κείμενο αυτής της AMC θα αποτελεί μία κατάλληλα τροποποιημένη έκδοση του φυλλαδίου πληροφοριών αρ. 20 «ETOPS» με τίτλο «Temporary Guidance Material for ETOPS Certification and Operation» που περιέχεται στο εγχειρίδιο Administrative and Guidance Material του JAA).)

(β) Πριν από την εκτέλεση πτήσης ETOPS ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι υπάρχει κατάλληλο εναλλακτικό αεροδρόμιο ETOPS κατά την διαδρομή ETOPS, είτε εντός του εγκεκριμένου χρόνου αλλαγής κατεύθυνσης είτε εντός του χρόνου αλλαγής κατεύθυνσης που έχει ως βάση τη λειτουργική κατάσταση του αεροπλάνου όπως προκύπτει από τον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), ανάλογα με το ποιος από τους δύο χρόνους είναι μικρότερος. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.297 (δ)).

JAR-OPS 1.250

Θέσπιση ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης

(α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης καθώς και τις μεθόδους με τις οποίες προσδιορίζονται τα απόλυτα ύψη αυτά, για όλα τα τμήματα διαδρομών, τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, που διασφαλίζουν την απαιτούμενη απελευθέρωση εμποδίων λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις των Τμημάτων ΣΤ έως Θ.

(β) Κάθε μέθοδος για τη θέσπιση των ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης πρέπει να εγκριθεί από την Αρχή.

(γ) Σε περίπτωση που τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που έχουν καθορισθεί από τα κράτη από τα οποία διέρχονται τα αεροπλάνα είναι υψηλότερα από εκείνα που έχει καθορίσει ο αερομεταφορέας, ισχύουν οι υψηλότερες τιμές.

(δ) Όταν καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες:

(1) Την ακρίβεια με την οποία μπορεί να καθοριστεί η θέση του αεροπλάνου,

(2) Τις ενδεχόμενες ανακρίβειες στις ενδείξεις των χρησιμοποιούμενων υψομέτρων,

(3) Τα χαρακτηριστικά του εδάφους (π.χ. αιφνίδιες αλλαγές στο υψόμετρο) κατά μήκος των διαδρομών ή στις περιοχές όπου πρόκειται να εκτελεσθούν οι πτητικές λειτουργίες,

(4) Το ενδεχόμενο αντιμετώπισης δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών (π.χ. σοβαρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρα), και

(5) Ενδεχόμενες ανακρίβειες σε αεροναυτικούς χάρτες.

(ε) Κατά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (δ) ανωτέρω, πρέπει να δίδεται η δέουσα προσοχή στα εξής:

(1) στις διορθώσεις για αποκλίσεις θερμοκρασίας και πίεσης από πρότυπες τιμές,

(2) στις απαιτήσεις της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και

(3) οποιαδήποτε πιθανή κατάσταση εκτάκτου ανάγκης κατά μήκος της προγραμματισμένης διαδρομής.

JAR-OPS 1.255

Πολιτική καυσίμων

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καταρτίζει πολιτική καυσίμων με σκοπό το σχεδιασμό της πτήσης και τον επανασχεδιασμό εν πτήση ώστε να εξασφαλίζεται ότι σε κάθε πτήση μεταφέρονται επαρκή καύσιμα για την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία και εφεδρικά καύσιμα ώστε να καλύπτονται παρεκκλίσεις από την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός των πτήσεων βασίζεται τουλάχιστον στα (1) και (2) παρακάτω:

(1) Στις διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και στα δεδομένα που προέρχονται από:

(i) Δεδομένα τα οποία εξασφαλίζονται από τον κατασκευαστή του αεροπλάνου, ή

(ii) Τρέχοντα δεδομένα του συγκεκριμένου αεροπλά-

νου προερχόμενα από ένα σύστημα παρακολούθησης κατανάλωσης καυσίμων.

(2) στις συνθήκες λειτουργίας σύμφωνα με τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση, περιλαμβανομένων:

(i) των πραγματικών δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων του αεροπλάνου,

(ii) των προβλεπόμενων μαζών,

(iii) των αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών, και

(iv) των διαδικασιών και περιορισμών των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσης υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων που απαιτούνται για μία πτήση περιλαμβάνει:

(1) Τα καύσιμα τροχοδρόμησης,

(2) Τα καύσιμα ταξιδιού,

(3) Τα εφεδρικά καύσιμα που συνίστανται από:

(i) τα καύσιμα εκτάκτου ανάγκης (βλέπε IEM OPS 1.255(c)(3)(i)),

(ii) τα καύσιμα προς αεροδρόμιο εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός. (Στην περίπτωση αυτή δεν αποκλείεται η επιλογή του αεροδρομίου αναχώρησης ως αεροδρόμιο εναλλαγής για τον προορισμό),

(iii) τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, και

(iv) τα επιπρόσθετα καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ.ETOPS), και

(4) Τα επιπρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.

(δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες επανασχεδιασμού εν πτήση, για τον υπολογισμό των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων, που απαιτούνται, όταν μία πτήση πρέπει να εκτελεσθεί κατά μήκος διαδρομής ή προς προορισμό διαφορετικό από εκείνον που σχεδιάστηκε αρχικά, περιλαμβάνουν:

(1) τα καύσιμα ταξιδιού για το υπόλοιπο της πτήσης,

(2) τα εφεδρικά καύσιμα που συνίστανται από:

(i) τα καύσιμα εκτάκτου ανάγκης,

(ii) τα καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού. (Στην περίπτωση αυτή δεν αποκλείεται η επιλογή του αεροδρομίου αναχώρησης ως αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού),

(iii) τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, και

(iv) τα επιπρόσθετα καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ. ETOPS), και

(3) τα πρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.

JAR-OPS 1.260

Μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα

(Βλέπε IEM OPS 1.260)

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα (Persons with Reduced Mobility, PRMs).

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα PRMs δεν τοποθετούνται, ούτε καταλαμβάνουν θέσεις, όπου η παρουσία τους μπορεί:

(1) να εμποδίζει το πλήρωμα στην εκτέλεση των καθηκόντων του,

(2) να αποκλείει την πρόσβαση σε εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης, ή

(3) να εμποδίζει την εκκένωση του αεροπλάνου σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

(γ) Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιείται όταν PRMs πρόκειται να επιβιβασθούν στο αεροπλάνο προς μεταφορά.

JAR-OPS 1.265

Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό φρούρηση

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό φρούρηση, ώστε να εξασφαλίζεται την ασφάλεια του αεροπλάνου και των επιβατών του. Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιείται όταν τα ανωτέρω προαναφερόμενα πρόσωπα πρόκειται να επιβιβασθούν στο αεροπλάνο προς μεταφορά.

JAR-OPS 1.270

Αποθήκευση αποσκευών και φορτίων

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.270 και AMC OPS 1.270)

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι μεταφέρονται επί του αεροπλάνου και στο θάλαμο επιβατών μόνο εκείνες οι χειραποσκευές που μπορούν να αποθηκευτούν με ενδεδειγμένο και ασφαλή τρόπο.

(β) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλες οι αποσκευές και το φορτίο επί του αεροπλάνου, που μπορούν, εάν μετακινηθούν, να προκαλέσουν τραυματισμό, ζημιά ή να αποκλείσουν διαδρόμους και εξόδους, τοποθετούνται σε χώρους αποθήκευσης σχεδιασμένους να αποτρέπουν τη μετακίνησή τους.

JAR-OPS 1.280

Θέσεις επιβατών

(Βλέπε IEM OPS 1.280)

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, σε περίπτωση που απαιτηθεί εκκένωση έκτακτης ανάγκης, μπορούν να βοηθηθούν καλύτερα και δεν εμποδίζουν την εκκένωση του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.285

Ενημέρωση επιβατών

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(α) Γενικά

(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά για θέματα ασφαλείας. Μέρη της ενημέρωσης ή το σύνολο της μπορεί να γίνει με οπτικοακουστική παρουσίαση.

(2) Οι επιβάτες εφοδιάζονται με κάρτα ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας στην οποία οι παρεχόμενες εικονογραφημένες οδηγίες δείχνουν τη λειτουργία του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και των εξόδων κινδύνου που ενδέχεται να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες.

(β) Πριν από την απογείωση

(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται, σχετικά με τα ακόλουθα θέματα εφόσον έχουν εφαρμογή :

(i) Τους κανονισμούς καπνίσματος,

(ii) Το πίσω μέρος του καθίσματος πρέπει να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό στη θέση του,

(iii) Τη θέση των εξόδων κινδύνου,

(iv) Τη θέση και τη χρήση της σήμανσης ίχνους διαφυγής επί του δαπέδου,

(v) Την αποθήκευση των χειραποσκευών,

(vi) Τους περιορισμούς στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών και

(vii) Τη θέση και το περιεχόμενο της κάρτας ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας,

και,

(2) Στους επιβάτες γίνεται επίδειξη για τα εξής:

(i) Τη χρήση των ζωνών ή/και των ιμάντων ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου ασφάλισης και απασφάλισης των ζωνών ή/και των ιμάντων ασφαλείας,

(ii) Τη θέση και τη χρήση των συσκευών οξυγόνου, εάν απαιτείται (παραπομπή JAR-OPS 1.770 και JAR-OPS 1.775). Επίσης, οι επιβάτες πρέπει να ενημερώνονται ότι πρέπει να σβήνουν όλα τα είδη καπνίσματος όταν χρησιμοποιείται οξυγόνο, και

(iii) Τη θέση και τη χρήση των σωσίβιων, εάν απαιτείται (βλέπε JAR-OPS 1.825).

(γ) Μετά την απογείωση

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, εφόσον έχουν εφαρμογή, τα ακόλουθα:

(i) Οι κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) Η χρήση των ζωνών ή/και ιμάντων ασφαλείας.

(δ) Πριν από την προσγείωση

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, εφόσον έχουν εφαρμογή, τα ακόλουθα:

(i) οι κανονισμοί καπνίσματος,

(ii) η χρήση των ζωνών ή/και ιμάντων ασφαλείας,

(iii) το πίσω μέρος του καθίσματος πρέπει να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό στη θέση του,

(iv) η εναποθήκευση εκ νέου των χειραποσκευών, και

(v) οι περιορισμοί στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών.

(ε) Μετά την προσγείωση

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα:

(i) οι κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) η χρήση των ζωνών ή/και ιμάντων ασφαλείας.

(στ) Σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης στη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για να προβούν στις κατάλληλες, σύμφωνα με την περίσταση, ενέργειες επείγουσας ανάγκης.

JAR-OPS 1.290

Προετοιμασία πτήσης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan) για κάθε προτιθέμενη πτήση.

(β) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την πτήση εκτός εάν έχει βεβαιωθεί πλήρως ότι:

(1) Το αεροπλάνο είναι πτητικά ικανό,

(2) Το αεροπλάνο δεν χρησιμοποιείται αντίθετα προς τα προβλεπόμενα στον κατάλογο παρεκκλίσεων διαμόρφωσης αυτού (Configuration Deviation List, CDL),

(3) Διατίθενται τα απαιτούμενα, για την πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί, όργανα και εξοπλισμός σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΙΑ και ΙΒ,

(4) Τα όργανα και ο εξοπλισμός βρίσκονται επιχειρησιακά σε λειτουργική κατάσταση εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο MEL,

(5) Διατίθενται τα απαιτούμενα για την εκτέλεση της πτήσης μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(6) Τα έγγραφα, οι συμπληρωματικές πληροφορίες και τα έντυπα που αυτό πρέπει να διαθέτει σύμφωνα με τις διατάξεις των JAR-OPS 1.125 και JAR-OPS 1.135 βρίσκονται εντός του αεροπλάνου,

(7) Διατίθενται ισχύοντες γεωγραφικοί και αεροναυτικοί χάρτες και συναφή έγγραφα ή ισοδύναμα δεδομένα, τα οποία καλύπτουν τη προτιθέμενη πτητική λειτουργία του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης κάθε εύλογα αναμενόμενης αλλαγής κατεύθυνσης,

(8) Διατίθενται και είναι επαρκείς, διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση,

(9) Είναι εφικτή, για τη σχεδιαζόμενη πτήση, η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με τα καύσιμα, τα λιπαντικά και το οξυγόνο, τα ελάχιστα απόλυτα ύψη ασφαλείας, τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίων και η διαθεσιμότητα αεροδρομίων εναλλαγής, όπου απαιτείται,

(10) Το φορτίο έχει κατάλληλα κατανεμηθεί και φυλάσσεται με ασφαλή τρόπο,

(11) το βάρος του αεροπλάνου, κατά την έναρξη της απογείωσης, είναι τέτοιο ώστε η πτήση μπορεί να εκτελεσθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΣΤ έως Θ, ανάλογα με την περίπτωση, και

(12) είναι εφικτή η συμμόρφωση προς οποιονδήποτε πρόσθετο επιχειρησιακό περιορισμό, επιπλέον αυτών που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (9) και (11) ανωτέρω.

JAR-OPS 1.295

Επιλογή αεροδρομίων

(Βλέπε ACJ OPS 1.295)

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για την επιλογή αεροδρομίων προορισμού ή/και εναλλαγής, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.220 κατά το σχεδιασμό της πτήσης.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει και να καθορίζει στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης αεροδρόμιο εναλλακτικό εκείνου της απογείωσης για την περίπτωση που δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο αεροδρόμιο αναχώρησης για μετεωρολογικούς λόγους ή για λόγους επιδόσεων του αεροσκάφους. Το εναλλακτικό εκείνου της απογείωσης αεροδρόμιο πρέπει να βρίσκεται σε απόσταση:

(1) Για δικινητήρια αεροπλάνα, είτε:

(i) πτήση μίας ώρας με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης, είτε

(ii) του εγκεκριμένου στον αερομεταφορέα ETOPS χρόνου αλλαγής κατεύθυνσης, υπό των οιωνδήποτε περιορισμών του MEL, με μέγιστο χρόνο μέχρι δύο ώρες, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης για αεροπλάνα και πληρώματα με εξουσιοδότηση ETOPS, είτε

(2) Πτήσης δύο ωρών με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης για τρικινητήρια ή τετρακινητήρια αεροπλάνα, και

(3) Εάν το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου δεν περιέχει ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η ταχύτητα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό, πρέπει να είναι εκείνη που επιτυγχάνεται με τους υπόλοιπους κινητήρες λειτουργούντες στη μέγιστη συνεχή ισχύ.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής για το προορισμό, για κάθε πτήση IFR εκτός εάν:

(1) Ισχύουν αμφότερα:

(i) Η διάρκεια της σχεδιαζόμενης πτήσης από την απογείωση έως την προσγείωση δεν υπερβαίνει τις 6 ώρες, και

(ii) Στο αεροδρόμιο προορισμού διατίθενται και είναι σε χρήση δύο ξεχωριστοί διάδρομοι και τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών στο αεροδρόμιο προορισμού δείχνουν ότι, για χρονικό διάστημα μία ώρα πριν έως μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στον προορισμό, η βάση νεφών είναι τουλάχιστον 2000 πόδια ή το κυκλικό σχετικό ύψος (circling height) συν 500 πόδια, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο, και η ορατότητα είναι τουλάχιστον 5 χλμ. (βλέπε IEM OPS 1.295(c)(1)(ii)), ή

(2) Ο προορισμός είναι απομονωμένος και δεν υπάρχει κανένα κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού.

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει δύο αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού όταν:

(1) τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι εντός περιόδου που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο προορισμού, οι καιρικές συνθήκες πρόκειται να είναι κατώτερες από τα ελάχιστα που ισχύουν για τη σχεδίαση της πτήσης, ή

(2) δεν υπάρχουν διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες.

(ε) Ο αερομεταφορέας καθορίζει κάθε απαιτούμενο(-α) αεροδρόμιο(-α) εναλλαγής στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

JAR-OPS 1.297

Ελάχιστα σχεδιασμού για IFR πτήσεις

(α) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο εναλλακτικό εκείνου της απογείωσης. Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει ως εναλλακτικό εκείνου της απογείωσης αεροδρόμιο εκτός εάν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την αναμενόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίσες ή ανώτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα προσγείωσης που καθορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.225. Η βάση των νεφών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όταν οι μόνες διαθέσιμες διαδικασίες προσέγγισης είναι με προσεγγίσεις μη-ακριβείας ή/και κυκλικές προσεγγίσεις (circling approaches). Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κάθε περιορισμός που αναφέρεται σε πτητικές λειτουργίες με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.

(β) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμια προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού. Ο αερομεταφορέας επιλέγει το αεροδρόμιο προορισμού ή/και το(τα) εναλλακτικό(α) προορισμού μόνο όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίσες ή ανώτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα σχεδιασμού ως εξής:

(1) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο προορισμού εκτός από απομονωμένα:

(i) με ορατότητα διαδρόμου (RVR) / ορατότητα που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.225, και

(ii) για προσέγγιση μη-ακριβείας ή κυκλική προσέγγιση, η βάση νεφών είναι ίση ή ανώτερη με το ελάχιστο ύψος καθόδου, και

(2) Ελάχιστα σχεδιασμού για εναλλακτικό(-α) αεροδρόμιο(-α) προορισμού και απομονωμένα αεροδρόμια προορισμού :

Πίνακας 1

Ελάχιστα σχεδιασμού - Αεροδρόμια εναλλαγής κατά τη διαδρομή και προορισμού

Τύπος προσέγγισης	Ελάχιστα σχεδιασμού
Κατ ΙΙ και ΙΙΙ	Κατ Ι (Σημείωση 1)
Κατ Ι	Προσέγγιση μη-ακριβείας (Σημειώσεις 1 & 2)
Μη - ακριβείας	Προσέγγιση μη-ακριβείας (Σημειώσεις 1 & 2) συν 200 πόδια/1000 μέτρα
Κυκλική	Κυκλική

Σημείωση 1: Ορατότητα διαδρόμου (RVR).
Σημείωση 2: Η βάση νεφών πρέπει να είναι ίση ή ανώτερη με το ελάχιστο ύψος καθόδου (MDH).

(γ) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή. Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει αεροδρόμιο ως αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή εκτός εάν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίσες ή ανώτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα σχεδιασμού σύμφωνα με τον Πίνακα 1 ανωτέρω. (Βλέπε επίσης AMC OPS 1.255, υποπαράγραφο 1.3.a.ii.)

(δ) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή σύμφωνα με ETOPS. Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει ένα αεροδρόμιο ως αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή σύμφωνα με ETOPS εκτός εάν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίσες ή ανώτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα σχεδιασμού σύμφωνα με τον Πίνακα 2 κατωτέρω, και σύμφωνα με την άδεια ETOPS του αερομεταφορέα.

Πίνακας 2

Ελάχιστα σχεδιασμού - ETOPS

ΤΥΠΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	
(Απαιτούμενη Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ μετεωρολογική ορατότητα & βάση νεφών εφόσον έχει εφαρμογή)		
	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΜΕ	
	τουλάχιστον 2 διαφορετικές διαδικασίες προσέγγισης που βασίζονται σε 2 διαφορετικά βοηθήματα που εξυπηρετούν 2 διαφορετικούς διαδρόμους (βλέπε IEM OPS 1.295(c)(1)(ii))	τουλάχιστον 2 διαφορετικές διαδικασίες προσέγγισης που βασίζονται σε 2 διαφορετικά βοηθήματα που εξυπηρετούν 1 διάδρομο ή μία τουλάχιστον διαδικασία προσέγγισης που βασίζονται

		σε 1 βοήθημα που εξυπηρετεί 1 διάδρομο
Προσέγγιση ακριβείας Κατηγορίας ΙΙ, ΙΙ (ILS, MLS)	Ελάχιστα προσέγγισης ακριβείας Κατηγορίας	Ελάχιστα για μη ακριβείας
Προσέγγιση ακριβείας Κατηγορίας Ι (ILS, MLS)	Ελάχιστα προσέγγισης μη-ακριβείας	Ελάχιστα κυκλικής προσέγγισης ή εάν δεν είναι διαθέσιμα, ελάχιστα προσέγγισης μη-ακριβείας συν 200 πόδια /1000 μέτρα
Προσέγγιση μη-ακριβείας	Το χαμηλότερο από τα ελάχιστα προσέγγισης μη-ακριβείας συν 200 πόδια /1000 μέτρα ή τα ελάχιστα κυκλικής προσέγγισης	Το υψηλότερο από τα ελάχιστα κυκλικής προσέγγισης ή τα ελάχιστα προσέγγισης μη-ακριβείας συν 200 πόδια /1000 μέτρα
Κυκλική Προσέγγιση	Ελάχιστα κυκλικής προσέγγισης	

Σημείωση: Χρησιμοποιείται η ορολογία:
ILS: Σύστημα ενόργανης προσέγγισης (Instrumental Landing System)
MLS: Σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων (Microwave Landing System)

JAR-OPS 1.300

Υποβολή σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας

(Βλέπε AMC OPS 1.300)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν αρχίζει η εκτέλεση μίας πτήσης εκτός εάν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ή έχουν υποβληθεί επαρκείς πληροφορίες που επιτρέπουν την ενεργοποίηση των υπηρεσιών συναγερμού και διάσωσης εφόσον απαιτείται.

JAR-OPS 1.305

Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, ευρίσκονται στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.305)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα αεροπλάνο δεν ανεφοδιάζεται, ούτε αφαιρούνται από αυτό, αεροπορικό καύσιμο (Avgas) ή αεροπορικό καύσιμό ευρέως φάσματος (wide-cut) (π.χ. Jet-B ή ισοδύναμα) ή όταν μείγμα αυτών των ειδών των καυσίμων ενδέχεται να εμφανιστεί, όταν επιβιβάζονται, ευρίσκονται στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται επιβάτες. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, πρέπει να λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και το αεροπλάνο πρέπει να είναι κατάλληλα στελεχωμένο με ειδικευμένο προσωπικό έτοιμο να αρχίσει και να κατευθύνει εκκένωση του αεροπλάνου με τα πιο πρακτικά και γρήγορα διαθέσιμα μέσα.

JAR-OPS 1.307

Ανεφοδιασμός / αφαίρεση καυσίμου τύπου ευρέως φάσματος («wide-cut»)

(Βλέπε IEM OPS 1.307)

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό / αφαίρεση καυσίμου τύπου ευρέως φάσματος (wide-cut) (π.χ. Jet B ή ισοδύναμο), εφόσον αυτό απαιτείται.

JAR-OPS 1.310

Μέλη πληρώματος σε σταθμούς

(α) Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης

(1) Στη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που έχει υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, πρέπει να βρίσκεται στη θέση του.

(2) Σε όλες τις άλλες φάσεις της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμος διακυβέρνησης, παραμένει στη θέση του εκτός εάν η απουσία του είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε σχέση με την πτητική λειτουργία, ή για φυσιολογικές ανάγκες, με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον ένας χειριστής, με τα κατάλληλα προσόντα, παραμένει συνέχεια στα χειριστήρια του αεροπλάνου.

(β) Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών. Σε όλα τα διαμερίσματα του αεροπλάνου που καταλαμβάνονται από επιβάτες, τα απαιτούμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους στη διάρκεια της απογείωσης και της προσγείωσης, καθώς και οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφαλείας. (Βλέπε IEM OPS 1.310(b).)

JAR-OPS 1.315

Βοηθητικά μέσα για εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση, καθώς και όποτε κρίνεται ασφαλές και εφικτό, υπάρχει ένα βοηθητικό μέσο για την εκκένωση των επιβατών λόγω έκτακτης ανάγκης το οποίο είναι οπλισμένο να τεθεί σε λειτουργία αυτόματα.

JAR-OPS 1.320

Καθίσματα, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας

(α) Μέλη πληρώματος

(1) Στη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης, καθώς και όποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφάλειας, κάθε μέλος πληρώματος προσδένεται κατάλληλα με όλες τις ζώνες και τους ιμάντες ασφαλείας που διατίθενται.

(2) Κατά τη διάρκεια των άλλων φάσεων της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης θα έχει τη ζώνη ασφαλείας δεμένη εφόσον βρίσκεται στη θέση του.

(β) Επιβάτες

(1) Πριν από την απογείωση και την προσγείωση, και κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, καθώς και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι κάθε επιβάτης του αεροσκάφους καταλαμβάνει μία θέση ή θέση-κρεβάτι και είναι προσδεμένος κατάλληλα με τη ζώνη ή όπου διατίθεται, με τον ιμάντα ασφαλείας σωστά τοποθετημένο.

(2) Ο αερομεταφορέας προβλέπει και ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η πολλαπλή κατοχή θέσεων του αεροπλάνου μπορεί να επιτραπεί μόνο σε συγκεκριμένα καθίσματα και πραγματοποιείται μόνο για έναν ενήλικα και ένα νήπιο που ασφαλίζονται κατάλληλα με πρόσθετη κυκλική ζώνη ή άλλου είδους συγκράτηση.

JAR-OPS 1.325

Ασφάλιση θαλάμου επιβατών και χώρου(-ων) διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών (galley(s))

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση όλοι οι έξοδοι και οι διάδρομοι διαφυγής είναι ελεύθεροι.

(β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι πριν την απογείωση και την προσγείωση, και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές έχουν ασφαλιστεί κατάλληλα.

JAR-OPS 1.330

Δυνατότητα πρόσβασης στον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι ο σχετικός εξοπλισμός επείγουσας ανάγκης παραμένει εύκολα προσιτός για άμεση χρήση.

JAR-OPS 1.335

Κάπνισμα μέσα στο αεροπλάνο

(α) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο που ευρίσκεται στο αεροπλάνο δεν επιτρέπεται να καπνίζει:

(1) όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφάλειας,

(2) ενώ το αεροπλάνο βρίσκεται στο έδαφος εκτός εάν επιτραπεί ειδικά σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(3) έξω από καθορισμένες περιοχές καπνίσματος, στους διαδρόμους και στις τουαλέτες,

(4) σε διαμερίσματα φορτίου ή/και άλλους χώρους όπου μεταφέρονται φορτία τα οποία δεν είναι αποθηκευμένα σε πυρασφαλή κιβώτια ούτε καλύπτονται από πανί ανθεκτικό στις φλόγες, και

(5) στους χώρους εκείνους του θαλάμου όπου παρέχεται οξυγόνο.

JAR-OPS 1.340

Μετεωρολογικές συνθήκες

(α) Σε πτήση δι' οργάνων (IFR), ο κυβερνήτης δεν πρέπει:

(1) να αρχίζει την απογείωση, ούτε

(2) να συνεχίζει πέρα από το σημείο από το οποίο ισχύει αναθεωρημένο σχέδιο πτήσης στην περίπτωση επανασχεδιασμού εν πτήσει, εκτός εάν είναι διαθέσιμες πληροφορίες οι οποίες δείχνουν ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο προορισμού ή/και στο(στα) απαιτούμενο(-α) αεροδρόμιο(-α) εναλλαγής που υπαγορεύονται στο JAR-OPS 1.295, είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα σχεδιασμού, που υπαγορεύονται στο JAR-OPS 1.297.

(β) Σε πτήση δι' οργάνων (IFR) ο κυβερνήτης δεν συνεχίζει πέρα από:

(1) Το αποφασιστικό σημείο (decision point) όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία αποφασιστικού σημείου (παραπομπή AMC OPS 1.255 παράγραφος 2), ή

(2) το προκαθορισμένο σημείο όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία του προκαθορισμένου σημείου (παραπομπή AMC OPS 1.255 παράγραφος 4), εκτός εάν είναι διαθέσιμες πληροφορίες που δείχνουν ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στο προορισμό ή/και στο(στα) αεροδρόμιο(α) εναλλαγής προορισμού που υπαγορεύονται στο JAR-OPS 1.295, είναι ίσες ή ανώτερες από τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, που υπαγορεύονται στο JAR-OPS 1.225.

(γ) Σε πτήση δι' οργάνων (IFR), ο κυβερνήτης δεν συνεχίζει την πτήση προς το αεροδρόμιο του προγραμματισμένου προορισμού εκτός εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης, οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο προορισμό ή σε ένα τουλάχιστον αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, είναι ίσες ή ανώτερες από τα εφαρμόσιμα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου.

(δ) Σε πτήση με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR), ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την απογείωση εκτός εάν τα πλέον πρόσφατα δελτία ή ο συνδυασμός πλέον πρόσφατων δελτίων και προγνώσεων καιρού, δείχνουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής ή σε εκείνο το τμήμα της διαδρομής στο οποίο η πτήση πρέπει να πραγματοποιηθεί με κανόνες πτήσης εξ όψεως(VFR), είναι τέτοιες, στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ώστε να καθίσταται εφικτή η συμμόρφωση προς τους κανόνες αυτούς.

JAR-OPS 1.345

Πάγος και άλλων μορφών καταλοίπων - διαδικασίες εδάφους

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται όταν είναι αναγκαίες επίγειες διαδικασίες αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης καθώς και συναφείς επιθεωρήσεις του αεροπλάνου (των αεροπλάνων).

(β) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την απογείωση εάν οι εξωτερικές επιφάνειες δεν είναι ελεύθερες από οποιαδήποτε εναπόθεση που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς την επίδοση ή/και τη δυνατότητα ελέγχου του αεροπλάνου με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM).

JAR-OPS 1.346

Πάγος και άλλων μορφών κατάλοιπα - διαδικασίες κατά την πτήση

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για την πτήση σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης. (Βλέπε ACJ OPS 1.346 και JAR-OPS 1.675.)

(β) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την εκτέλεση μίας πτήσης, ούτε πετάει εν γνώσει του εντός περιοχής με αναμενόμενες ή επικρατούσες συνθήκες παγοποίησης εάν το αεροπλάνο δεν είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει τέτοιες συνθήκες.

JAR-OPS 1.350

Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά

Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει πτήση εκτός εάν έχει βεβαιωθεί ότι το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο τουλάχιστον με την υπολογισμένη ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών που απαιτείται για να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτήση, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες επιχειρησιακές συνθήκες.

JAR-OPS 1.355

Συνθήκες απογείωσης

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέ-

τει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζει ασφαλή απογείωση και αναχώρηση.

JAR-OPS 1.360

Εφαρμογή ελαχίστων απογείωσης

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι η ορατότητα διαδρόμου (RVR) ή η μετεωρολογική ορατότητα προς την κατεύθυνση της απογείωσης του αεροπλάνου είναι ίση ή μεγαλύτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο.

JAR-OPS 1.365

Ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης

(Βλέπε IEM OPS 1.250)

Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης δεν πετά κάτω από τα καθορισμένα ελάχιστα απόλυτα ύψη εκτός όταν αυτό είναι απαραίτητο για την απογείωση ή την προσγείωση.

JAR-OPS 1.370

Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή του συνόλου των διαδικασιών για μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και η προσομοίωση μετεωρολογικών συνθηκών δι' οργάνων (IMC) με τεχνητά μέσα, δεν προσομοιώνονται στη διάρκεια πτήσεων δημόσιας αερομεταφοράς.

JAR-OPS 1.375

Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.375)

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασία ώστε να εξασφαλίζεται ότι εκτελούνται οι έλεγχοι και η διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.

(β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η εναπομένουσα ποσότητα του χρησιμοποιήσιμου καυσίμου στη διάρκεια της πτήσης δεν είναι λιγότερη από την απαιτούμενη ποσότητα καύσιμου μέχρι να φτάσει σ' ένα αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση, με τα παραμένοντα τελικά εφεδρικά καύσιμα.

(γ) Ο κυβερνήτης δηλώνει κατάσταση έκτακτης ανάγκης όταν η πραγματική ποσότητα χρησιμοποιήσιμου καυσίμου στο αεροπλάνο είναι λιγότερη από το τελικό εφεδρικό καύσιμο.

JAR-OPS 1.385

Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης στα οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση ουσιωδών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου κατά τη διάρκεια της πτήσης, χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου επιβατών υπερβαίνει τα 10.000 πόδια για διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου επιβατών υπερβαίνει τα 13.000 πόδια.

JAR-OPS 1.390

Κοσμική ακτινοβολία

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη την έκθεση στην κοσμική ακτινοβολία, κατά την πτήση, όλων των μελών του πληρώματος (συμπεριλαμβανομένων και αυτών που μεταφέρονται για να αναλάβουν εργασία) και οφείλει να λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα για εκείνα τα μέλη του πληρώματος που εκτίθενται στην ακτινοβολία αυτή για περισσότερο από 1 mSv ετησίως (βλέπε ACJ OPS 1.390(a)(1)):

(1) να προβαίνει σε εκτίμηση της έκθεσής τους,

(2) να λαμβάνει υπόψη του την εκτιμούμενη έκθεση όταν οργανώνει τα ωράρια εργασίας τους, με σκοπό να μειώνει τις δόσεις των πολύ εκτιθέμενων μελών του πληρώματος (βλέπε ACJ OPS 1.390(a)(2)),

(3) να ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα μέλη του πληρώματος σχετικά με τους κινδύνους για την υγεία τους που εγκυμονεί η ενδεχόμενη έκθεσή τους (βλέπε ACJ OPS 1.390(a)(3)),

(4) να εξασφαλίζει ότι τα ωράρια εργασίας των θηλέων μελών του πληρώματος, από τη στιγμή που ανακοινώσουν στον αερομεταφορέα ότι είναι έγκυες, διατηρούν την ισοδύναμη δόση ακτινοβολίας που δέχεται το έμβρυο στο κατώτερο δυνατό επίπεδο που είναι εφικτό να επιτευχθεί και, σε κάθε περίπτωση, να εξασφαλίζεται ότι η δόση αυτή δεν υπερβαίνει το 1 mSv για το υπόλοιπο διάστημα της εγκυμοσύνης, και

(5) να εξασφαλίζει ότι τηρούνται προσωπικά αρχεία για εκείνα τα μέλη του πληρώματος τα οποία είναι πιθανόν να εκτεθούν σε υψηλή έκθεση. Οι εκθέσεις αυτές πρέπει να κοινοποιούνται στα ενδιαφερόμενα πρόσωπα σ' ετήσια βάση, καθώς και όταν φεύγουν από τον αερομεταφορέα.

(β) (1) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητική λειτουργία με αεροπλάνο σε ύψος μεγαλύτερο από 15.000 μέτρα (49.000 πόδια), εκτός εάν ο εξοπλισμός που καθορίζεται στο JAR-OPS 1.680(α)(1) βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας ή εφαρμόζει τις διαδικασίες που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.680(α)(2).

(2) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης αρχίζει κάθοδο αμέσως μόλις είναι εφικτό όταν γίνει υπέρβαση των οριακών τιμών της τιμής δόσης της συνολικής κοσμικής ακτινοβολίας που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. (Βλέπε ACJ OPS 1.390(a)(1).)

JAR-OPS 1.395

Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική προσέγγιση στο έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (Ground Proximity Warning System, GPWS) ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης, εξασφαλίζει ότι πραγματοποιούνται αμέσως διορθωτικές ενέργειες για να επανέλθει σε ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

JAR-OPS 1.398

Χρήση του συστήματος εναερίου αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

(Βλέπε ACJ OPS 1.398)

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασία ώστε να εξασφαλίζεται ότι:

(α) όταν το σύστημα εναερίου αποφυγής σύγκρουσης (Airborne Collision Avoidance System, ACAS) είναι τοποθετημένο και σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας, πρέπει να χρησιμοποιείται κατά την πτήση σε τέτοια κατάσταση λειτουργίας ώστε να δίνει την δυνατότητα δημιουργίας Συμβουλευτικών Αποφάσεων (Resolution Ad-

visories, RA) εκτός εάν στις επικρατούσες συνθήκες δεν είναι ενδεχόμενο να ενεργήσουν κατ' αυτόν τον τρόπο.

(β) όταν το σύστημα εναερίου αποφυγής σύγκρουσης (ACAS) ανιχνεύει αδικαιολόγητη προσέγγιση με άλλο αεροσκάφος (RA), ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης, εξασφαλίζει ότι πραγματοποιούνται αμέσως διορθωτικές ενέργειες για να αποκτήσουν ασφαλή διαχωρισμό εκτός εάν το εισβάλλον αεροσκάφος έχει αναγνωρισθεί οπτικά και έχει καθοριστεί ότι δεν είναι επικίνδυνο.

JAR-OPS 1.400

Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης

(Βλέπε IEM OPS 1.400)

Πριν αρχίσει προσέγγιση για προσγείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες επιδόσεων που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 1.405

Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

(α) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης μπορεί να αρχίσει ενόργανη προσέγγιση ανεξάρτητα από την αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) / μετεωρολογική ορατότητα, όμως η προσέγγιση δεν θα συνεχιστεί πέρα από τον εξωτερικό ραδιοσημαντήρα, ή αντίστοιχη θέση, εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) / μετεωρολογική ορατότητα είναι μικρότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα. (Βλέπε IEM OPS 1.405(a).)

(β) Όπου δεν είναι διαθέσιμη ορατότητα διαδρόμου (RVR), ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης μπορεί να εξάγει τιμή ορατότητας διαδρόμου, μετατρέποντας την αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.430 υποπαράγραφος (η).

(γ) Εάν, μετά τη διέλευση πάνω από τον εξωτερικό ραδιοσημαντήρα ή αντίστοιχη θέση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) / μετεωρολογική ορατότητα είναι κατώτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης μπορεί να συνεχίσει την προσέγγιση στο αποφασιστικό απόλυτο ύψος / σχετικό ύψος (DA/H) ή στο ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος /σχετικό ύψος (MDA/H).

(δ) Όταν δεν υπάρχει εξωτερικός ραδιοσημαντήρας ή αντίστοιχη θέση, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης λαμβάνει την απόφαση να συνεχίσει ή να εγκαταλείψει την προσέγγιση πριν κατέβει κάτω από τα 1000 πόδια πάνω από το αεροδρόμιο στο ίχνος τελικής προσέγγισης. Εάν το ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος /σχετικό ύψος (MDA/H) είναι ίσο με ή πάνω από 1000 πόδια πάνω από το αεροδρόμιο, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει ένα σχετικό ύψος, για κάθε διαδικασία προσέγγισης, κάτω από το οποίο η προσέγγιση δεν θα συνεχισθεί εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) / μετεωρολογική ορατότητα είναι κατώτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο.

(ε) Η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί κάτω από το αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος (DA/H) ή το ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος (MDA/H) και η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί με την προϋπόθεση ότι η απαιτούμενη οπτική επαφή έχει επιτευχθεί στο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος (DA/H) ή στο ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος (MDA/H) και μπορεί να διατηρηθεί.

(στ) Η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) στην ζώνη επαφής των τροχών του αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση είναι πάντοτε ελεγχόμενη. Εάν αναφέρεται και είναι σχετική, η RVR του ενδιάμεσου σημείου και της τελικής ακινητοποίησης είναι επίσης ελεγχόμενα. Η ελάχιστη τιμή της RVR για το ενδιάμεσο σημείο είναι: 125 μέτρα ή η απαιτούμενη RVR για την ζώνη επαφής των τροχών του αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση, εάν είναι μικρότερη, και 75 μέτρα για την τελική ακινητοποίηση. Για αεροπλάνα τα οποία είναι εφοδιασμένα με σύστημα καθοδηγούμενης ή ελεγχόμενης τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση, η ελάχιστη τιμή της RVR για το ενδιάμεσο σημείο είναι 75 μέτρα.

Σημείωση: «Σχετική», στην υποπαράγραφο (στ) παραπάνω, σημάινει αυτό το μέρος του διαδρόμου το οποίο χρησιμοποιείται κατά την διάρκεια όπου από υψηλή ταχύτητα στην φάση της προσγείωσης η ταχύτητα μειώνεται στα 60 νμ/ώρα περίπου.

JAR-OPS 1.410

Επιχειρησιακές διαδικασίες - ύψος διασταύρωσης του κατωφλίου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες σχεδιασμένες ώστε να εξασφαλίζεται ότι το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται για να εκτελέσει προσεγγίσεις ακριβείας διασταυρώνει το κατώφλι με ένα ασφαλές περιθώριο, όταν το αεροπλάνο βρίσκεται σε διαμόρφωση και θέση προσγείωσης

JAR-OPS 1.415

Μητρώο καταγραφής πτήσης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται το μητρώο ταξιδιού (Journey Log).

JAR-OPS 1.420

Αναφορά περιστατικών

(α) Ορολογία

(1) Συμβάν. Περιστατικό, εκτός από ατύχημα, σχετιζόμενο με την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους το οποίον επηρεάζει ή μπορεί να επηρεάσει την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

(2) Σοβαρό συμβάν. Συμβάν που περιλαμβάνει καταστάσεις οι οποίες δείχνουν ότι μόλις αποφεύχθηκε ένα ατύχημα.

(3) Ατύχημα Περιστατικό συνδεόμενο με την πτητική λειτουργία ενός αεροσκάφους, το οποίο συντελείται μεταξύ της στιγμής επιβίβασης στο αεροσκάφος οποιουδήποτε προσώπου που προτίθεται να πραγματοποιήσει πτήση και της στιγμής κατά την οποία όλα τα πρόσωπα που έχουν επιβιβασθεί με αυτή την πρόθεση, έχουν αποβιβασθεί, κατά το οποίο:

(i) ένα πρόσωπο τραυματίζεται θανάσιμα ή σοβαρά λόγω:

(A) του γεγονότος ότι αυτό βρισκόταν στο αεροσκάφος, ή

(B) ήρθε σε άμεση επαφή με οποιοδήποτε τμήμα του

α/φους, συμπεριλαμβανομένων και τμημάτων που έχουν αποσπαστεί από το αεροσκάφος, ή

(Γ) εξετέθη άμεσα σε καυσαέρια, εκτός εάν ο τραυματισμός προέρχεται από φυσικές αιτίες, είναι αυτοτραυματισμός ή προκλήθηκε από άλλα άτομα, ή εάν ο τραυματισμός προκλήθηκε σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των χώρων που διατίθενται κανονικά σε επιβάτες και πλήρωμα πτήσης, ή

(ii) το α/φος παθαίνει ζημιά ή δομική αστοχία, η οποία:

(Α) επηρεάζει αρνητικά τη δομική αντοχή, τις επιδόσεις ή τα πτητικά χαρακτηριστικά του α/φους, και

(Β) θα απαιτούσε κανονικά μείζονα επισκευή ή αντικατάσταση του τμήματος που έχει υποστεί βλάβη, εκτός αν πρόκειται για ζημιά ή βλάβη σε κινητήρα εφόσον η ζημιά, είναι περιορισμένη στον κινητήρα, στο περίβλημά του ή στα εξαρτήματά του. ή για ζημιές περιορισμένες σε έλικες, ακροπτερύγια, κεραίες, ελαστικά, φρένα, αεροδυναμικά καλύμματα, μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στην επιφάνεια του αεροσκάφους, ή

(iii) το α/φος έχει χαθεί ή είναι τελείως απροσπέλαστο.

(β) Αναφορές Συμβάντων.

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για την αναφορά συμβάντων λαμβάνοντας υπόψη τις δεσμεύσεις που αναφέρονται στα επόμενα καθώς και τις καταστάσεις που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (δ) παρακάτω.

(1) JAR-OPS 1.085(b) καθορίζει τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος για την αναφορά συμβάντων τα οποία θέτουν ή μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

(2) Ο κυβερνήτης ή ο αερομεταφορέας πρέπει να υποβάλλουν αναφορά στην Αρχή για κάθε συμβάν το οποίο θέτει ή μπορεί να θέση σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

(3) Οι αναφορές πρέπει να υποβάλλονται εντός 72 ωρών από την χρονική στιγμή που διαπιστώθηκε το συμβάν, εκτός εάν αυτό παρεμποδίζεται από εξαιρετικές συνθήκες.

(4) Ο κυβερνήτης πρέπει να επιβεβαιώνει ότι όλα τα τεχνικά ελαττώματα τα οποία γνωρίζει ή υποπτεύεται και όλες οι υπερβάσεις τεχνικών περιορισμών που συνέβησαν ενώ ήταν υπεύθυνος για την πτήση, καταγράφονται στο τεχνικό μητρώο του αεροπλάνου (A/C Technical Log). Εάν το ελάττωμα ή η υπέρβαση των τεχνικών περιορισμών θέτει ή μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, ο κυβερνήτης πρέπει συμπληρωματικά να υποβάλει αναφορά στην Αρχή σύμφωνα με την υποπαράγραφο (β)(2) ανωτέρω.

(5) Στις περιπτώσεις αναφοράς συμβάντων σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (β)(1), (β)(2) και (β)(3) ανωτέρω, που προκύπτουν από ή σχετίζονται με, οιαδήποτε βλάβη, κακή λειτουργία ή ελάττωμα στο αεροπλάνο, στον εξοπλισμό του ή οιοδήποτε αντικείμενο του εξοπλισμού υποστήριξης στο έδαφος, τα οποία προκαλούν ή μπορεί να προκαλέσουν δυσμενή αποτελέσματα στην συνέχιση της πτητικής ικανότητα του αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να πληροφορήσει τον υπεύθυνο οργανισμό για την σχεδίαση ή τον προμηθευτή ή το οργανισμό υπεύθυνο για την συνέχιση της πτητικής ικανότητας, εφόσον έχει εφαρμογή, την ίδια χρονική στιγμή που υποβάλλει αναφορά στην Αρχή.

(γ) Αναφορά ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων.

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για την αναφορά ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων λαμβάνοντας υπόψη τις δεσμεύσεις που αναφέρονται στα επόμενα καθώς και τις καταστάσεις που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (δ) παρακάτω.

(1) Ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώσει τον αερομεταφορέα για κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν το οποίο συνέβη ενώ ήταν υπεύθυνος για την πτήση. Στην περίπτωση που ο κυβερνήτης δεν είναι ικανός για να παρέχει τέτοια ενημέρωση, αυτό το έργο πρέπει να αναληφθεί από κάποιο άλλο μέλος του πληρώματος εάν είναι ικανο προς τούτο, λαμβάνοντας υπόψη την διαδοχή η οποία έχει καθορίσει ο αερομεταφορέας.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει ότι η Αρχή του κράτους του, η πλησιέστερη υπεύθυνη Αρχή (εάν δεν είναι η Αρχή του κράτους του αερομεταφορέα) και οιοσδήποτε άλλος οργανισμός ο οποίος απαιτείται από το κράτος του αερομεταφορέα να πληροφορηθεί, είναι ενημερωμένος με τον συντομότερο διαθέσιμο μέσω για κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν και - στην περίπτωση ατυχημάτων μόνο - τουλάχιστον πριν την μετακίνηση του αεροπλάνου, εκτός εάν αυτό παρεμποδίζεται από εξαιρετικές συνθήκες.

(3) Ο κυβερνήτης ή ο αερομεταφορέας πρέπει να υποβάλλουν αναφορά στην Αρχή του κράτους του αερομεταφορέα εντός 72 ωρών από την χρονική στιγμή που έγινε το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν.

(δ) Ειδικές αναφορές. Περιστατικά για τα οποία ειδικές ενημερώσεις και μέθοδοι αναφοράς πρέπει να χρησιμοποιούνται, αναφέρονται παρακάτω:

(1) Συμβάντα εναέριας κυκλοφορίας. Ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώνει χωρίς καμία καθυστέρηση την εμπλεκόμενη μονάδα εξυπηρέτησης ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας για το συμβάν και πρέπει να την πληροφορεί για την πρόθεση του να υποβάλλει αναφορά συμβάντων εναέριας κυκλοφορίας μετά το πέρας της πτήσης, οποτεδήποτε ένα αεροπλάνο που βρίσκεται σε πτήση κινδυνεύσει από:

(i) παρ' ολίγο σύγκρουση με κάποιο άλλο ιπτάμενο μέσο,

(ii) πλημμελείς διαδικασίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή έλλειψη συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διαδικασίες από τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης ή

(iii) βλάβη των εγκαταστάσεων των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Συμπληρωματικά ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώνει την Αρχή που έλαβε χώρα το συμβάν.

(2) Σύστημα Εναερίου Αποφυγής Σύγκρουσης (ACAS) Συμβουλευτική Απόφαση Διαχωρισμού (RA). Ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώνει την εμπλεκόμενη μονάδα υπηρεσίας εναερίου κυκλοφορίας και να υποβάλλει στην Αρχή αναφορά ACAS κάθε φορά που αεροσκάφος κατά την διάρκεια της πτήσης έχει εκτελέσει ελιγμό ανταποκρινόμενο σε συμβουλευτική απόφαση διαχωρισμού (RA) του ACAS.

(3) Κίνδυνοι λόγω πτηνών και προσκρούσεις πτηνών

(i) Ο κυβερνήτης ενημερώνει αμέσως την τοπική μονάδα ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας οποτεδήποτε αντιλαμβάνεται ενδεχόμενο κίνδυνο από πτηνά.

(ii) Σε περίπτωση που ο κυβερνήτης αντιληφθεί ότι έχει συμβεί πρόσκρουση πτηνών, υποβάλλει γραπτή αναφορά για προσκρούσεις πτηνών μετά την προσγείωση οποτεδήποτε το αεροπλάνο για το οποίο είναι υπεύθυνος,

υφίσταται τέτοια πρόσκρουση η οποία έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση επαρκούς ζημίας στο αεροπλάνο ή την απώλεια ή κακή λειτουργία κάποιας ουσιώδους μονάδος του. Εάν η πρόσκρουση με πτηνό γίνει αντιληπτή όταν ο κυβερνήτης δεν είναι διαθέσιμός, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος να υποβάλλει την αναφορά.

(4) Έκτακτη ανάγκη κατά την πτήση με επικίνδυνα είδη επί του αεροπλάνου. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης κατά την πτήση, ο κυβερνήτης ενημερώνει, εφόσον το επιτρέπει η κατάσταση, την αρμόδια μονάδα της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με την ύπαρξη επί του αεροπλάνου οποιωνδήποτε επικίνδυνων ειδών. Μετά την προσγείωση του αεροσκάφους, και εφόσον το περιστατικό έχει συνδεθεί και σχετισθεί με την μεταφορά επικίνδυνων ειδών, ο κυβερνήτης πρέπει να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις για αναφορά που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.1225. (Βλέπε AMC OPS 1.420(d)(4).)

(5) Παράνομη παρέμβαση. Μετά από πράξη παράνομης παρέμβασης επί του αεροπλάνου, ο κυβερνήτης ή, εφόσον αυτός απουσιάζει, ο αερομεταφορέας υποβάλλει αναφορά, το ταχύτερο δυνατό, στην τοπική Αρχή και στην Αρχή του κράτους του αερομεταφορέα. (Βλέπε AMC OPS 1.1245.)

(6) Αντιμετώπιση συνθηκών εν δυνάμει επικινδύνων. Ο κυβερνήτης ειδοποιεί την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας το ταχύτερο δυνατό, οποτεδήποτε παρουσιάζεται ενδεχομένως επικίνδυνη κατάσταση, όπως ανωμαλία (αντικανονικότητα) σε επίγεια ή ναυτιλιακή διευκόλυνση, μετεωρολογικό φαινόμενο ή σύννεφο από τέφρα ηφαιστείου, κατά τη διάρκεια της πτήσης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.270

Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων

(α) Οι διαδικασίες που καθιερώνει ο αερομεταφορέας προκειμένου να εξασφαλίζει ότι οι χειραποσκευές και τα φορτία εναποθηκεύονται κατάλληλα και με ασφάλεια, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Κάθε αντικείμενο που μεταφέρεται στο θάλαμο πρέπει να αποθηκεύεται αποκλειστικά σε θέση που μπορεί να το συγκρατήσει,

(2) δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση των περιορισμών βάρους που είναι τοιχοκολλημένοι ή βρίσκονται παραπλεύρως στους χώρους εναποθήκευσης,

(3) οι χώροι εναποθήκευσης κάτω από τα καθίσματα μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνο εάν το κάθισμα είναι εξοπλισμένο με ράβδο συγκράτησης και οι αποσκευές έχουν τέτοιο μέγεθος που μπορούν να συγκρατηθούν επαρκώς από τον εξοπλισμό αυτό,

(4) αντικείμενα δεν πρέπει να εναποθηκεύονται σε τουαλέτες ή έναντι διαχωριστικών που δεν μπορούν να συγκρατήσουν εμπορεύματα από μετακινήσεις προς τα εμπρός, πλαγίως ή προς τα πάνω και εάν τα διαχωριστικά δεν έχουν τοιχοκολλημένη ανακοίνωση που προσδιορίζει το μέγιστο βάρος που μπορεί να τοποθετηθεί εκεί,

(5) οι αποσκευές και τα φορτία που τοποθετούνται σε ερμάρια δεν πρέπει να έχουν μέγεθος τέτοιο που να εμποδίζουν το ασφαλές κλείσιμο των θυρών με μάνδαλο,

(6) οι αποσκευές και τα φορτία δεν πρέπει να τοποθετούνται σε μέρη όπου μπορούν να εμποδίζουν την πρόσβαση σε εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης, και

(7) έλεγχοι πρέπει να γίνονται πριν από την απογείωση, την προσγείωση, και οποτεδήποτε οι φωτεινές ενδείξεις πρόσδεσης των ζωνών ασφαλείας ανάβουν ή διαφορετικά δοθεί παρόμοια εντολή για να εξασφαλισθεί ότι οι αποσκευές εναποθηκεύονται σε μέρος όπου δεν μπορούν να εμποδίζουν την εκκένωση του αεροσκάφους ή δεν προκαλούν τραυματισμό από πτώση (ή άλλη μετακίνηση) και να είναι κατάλληλοι για τη συγκεκριμένη φάση της πτήσης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.305

Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, ευρίσκονται στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει επιχειρησιακές διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, ευρίσκονται στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται, ώστε να εξασφαλίζεται ότι λαμβάνονται οι ακόλουθες προφυλάξεις:

(1) Ένα εξουσιοδοτημένο πρόσωπο πρέπει να παραμένει σε μία καθορισμένη θέση κατά τη διάρκεια λειτουργιών ανεφοδιασμού καυσίμου με επιβάτες στο αεροπλάνο. Το εξουσιοδοτημένο αυτό πρόσωπο πρέπει να είναι ικανό να εκτελέσει διαδικασίες επείγουσας ανάγκης όσον αφορά την πυροπροστασία και την πυρόσβεση, το χειρισμό επικοινωνιών καθώς και την έναρξη και την καθοδήγηση εκκένωσης,

(2) το πλήρωμα, το προσωπικό και οι επιβάτες πρέπει να προειδοποιούνται ότι θα πραγματοποιηθεί ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων,

(3) οι ενδείξεις «Δέστε τις ζώνες ασφαλείας» («Fasten Seat Belts») πρέπει να είναι σβηστές,

(4) οι ενδείξεις «ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ ΤΟ ΚΑΠΝΙΣΜΑ» («NO SMOKING») πρέπει να είναι αναμμένες, μαζί με τον εσωτερικό φωτισμό, ώστε να είναι δυνατός ο εντοπισμός των εξόδων κινδύνου,

(5) στους επιβάτες πρέπει να δοθούν οδηγίες να λύσουν τις ζώνες των καθισμάτων τους και να μην καπνίζουν,

(6) επί του αεροπλάνου πρέπει να βρίσκεται επαρκές προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, το οποίο θα βρίσκεται σε κατάσταση ετοιμότητας για άμεση εκκένωση επείγουσας ανάγκης,

(7) εάν ανιχνευθεί η παρουσία ατμών καυσίμου στο εσωτερικό του αεροπλάνου ή δημιουργηθεί οποιοσδήποτε άλλος κίνδυνος κατά την διάρκεια ανεφοδιασμού /αφαίρεσης καυσίμου, ο ανεφοδιασμός πρέπει να σταματήσει αμέσως,

(8) ο χώρος του εδάφους κάτω από τις εξόδους που προορίζονται για εκκένωση επείγουσας ανάγκης και οι περιοχές ανάπτυξης ολισθητήρα πρέπει να διατηρούνται καθαροί, και

(9) πρόβλεψη πρέπει να υπάρχει για ασφαλή και γρήγορη εκκένωση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.375

Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

(α) Έλεγχοι καυσίμου κατά την πτήση

(1) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι σε τακτά διαστήματα διεξάγονται έλεγχοι των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης. Τα εναπομένοντα καύσιμα πρέπει να καταγράφονται και να αξιολογούνται προκειμένου:

(i) να συγκρίνεται η πραγματική κατανάλωση με την προγραμματισμένη κατανάλωση,

(ii) να ελέγχεται ότι τα εναπομένοντα καύσιμα αρκούν για την ολοκλήρωση της πτήσης και

(iii) να υπολογίζονται τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό.

(2) Τα σχετικά δεδομένα καυσίμου πρέπει να καταγράφονται.

(β) Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.

(1) Εάν, ως επακόλουθο ελέγχου των καυσίμων στη διάρκεια της πτήσης, τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό είναι λιγότερα από τα απαιτούμενα καύσιμα εναλλαγής συν τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, ο κυβερνήτης πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες εναέριας κυκλοφορίας και επιχειρησιακές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, κατά μήκος της διαδρομής αλλαγής κατεύθυνσης προς αεροδρόμιο εναλλαγής και στο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, όταν αποφασίζει κατά πόσο θα κατευθυνθεί στο αεροδρόμιο προορισμού ή θα παρεκκλίνει από την πορεία του, έτσι ώστε να προσγειωθεί με όχι λιγότερα από τα τελικά εφεδρικά καύσιμα.

(2) Σε πτήση προς ένα απομονωμένο αεροδρόμιο:

Πρέπει να καθορισθεί το τελευταίο δυνατόν σημείο αλλαγής κατεύθυνσης σε οιοδήποτε διαθέσιμο αεροδρόμιο εναλλαγής κατά μήκος της διαδρομή. Πριν από την άφιξη στο προαναφερόμενο σημείο, ο κυβερνήτης πρέπει να ελέγξει τα καύσιμα που θα απομείνουν στο αεροσκάφος πάνω από το απομονωμένο αεροδρόμιο καθώς και τις καιρικές συνθήκες, τις συνθήκες εναέριας κυκλοφορίας και τις επιχειρησιακές συνθήκες που επικρατούν σ' αυτό το αεροδρόμιο και σε οιοδήποτε αεροδρόμιο κατά μήκος της διαδρομής, πριν αποφασίσει κατά πόσο θα προχωρήσει για το απομονωμένο αεροδρόμιο ή θα αλλάξει πορεία για ένα αεροδρόμιο εναλλαγής κατά μήκος της διαδρομής. (Βλέπε AMC OPS 1.375(b)(2).)

ΤΜΗΜΑ Ε΄

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΑΝΤΟΣ ΚΑΙΡΟΥ

JAR-OPS 1.430

Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου - Γενικά

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.430 και IEM OPS 1.430)

(α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει, για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζει να χρησιμοποιήσει, επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, τα οποία δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές που ορίζονται στο Προσάρτημα 1. Η μέθοδος καθορισμού των εν λόγω ελαχίστων πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή. Τα ελάχιστα αυτά δεν είναι χαμηλότερα από εκείνα που μπορεί να καθορισθούν για παρόμοια αεροδρόμια από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, εκτός εάν έχουν ειδικά εγκριθεί από το Κράτος αυτό.

Σημείωση: Η ανωτέρω παράγραφος δεν εμποδίζει τον καθορισμό των ελαχίστων ενός μη προγραμματισμένου αεροδρομίου εναλλαγής, κατά την πτήση, εάν αυτός πραγματοποιείται σύμφωνα με την αποδεκτή μέθοδο.

(β) Κατά τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου τα οποία ισχύουν σε κάθε συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του όλα τα επόμενα:

(1) Τον τύπο, την επίδοση και τα χαρακτηριστικά προσγείωσης του αεροπλάνου,

(2) Τη σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης, την επάρκεια και την πείρα τους,

(3) Τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων που μπορεί να επιλεγούν για χρήση,

(4) Την επάρκεια και επίδοση των διαθέσιμων οπτικών και μη βοηθημάτων εδάφους, (βλέπε AMC OPS 1.430(b)(4)),

(5) Τον εξοπλισμό που είναι διαθέσιμος στο αεροπλάνο για σκοπούς ναυτιλίας ή/και ελέγχου του ίχνους πτήσης, ανάλογα με την περίπτωση, στη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της οριζοντίωσης πριν τη προσγείωση, της προσγείωσης, της διατήρησης στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση και της αποτυχημένης προσέγγισης,

(6) Τα εμπόδια στις περιοχές προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και ανόδου που επηρεάζουν τα περιθώρια αποφυγής εμποδίων για την εκτέλεση των διαδικασιών απρόοπτων εξελίξεων (contingency procedures),

(7) Το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων κατά τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης, και

(8) Τα μέσα για τον καθορισμό και την αναφορά μετεωρολογικών συνθηκών.

(γ) Οι κατηγορίες αεροπλάνου που αναφέρονται στο παρόν Τμήμα πρέπει να προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μέθοδο που καθορίζεται στο Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 1.430 (γ).

JAR-OPS 1.435

Ορολογία

(α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν Τμήμα και δεν προσδιορίζονται στο JAR-1, έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) Κυκλική προσέγγιση (Circling). Το τμήμα μίας ενόργανης προσέγγισης που εκτελείται με οπτική επαφή για να φέρει ένα αεροσκάφος σε θέση προσγείωσης σε ένα διάδρομο που δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για κατ' ευθείαν προσέγγιση.

(2) Διαδικασίες χαμηλής ορατότητας (Low Visibility Procedures, LVP). Οι διαδικασίες που εφαρμόζονται σε ένα αεροδρόμιο προκειμένου να εξασφαλίζονται ασφαλείς λειτουργίες στη διάρκεια προσεγγίσεων Κατηγορίας II και III (ΚΑΤ II/III) και απογειώσεων χαμηλής ορατότητας.

(3) Απογείωση με χαμηλή ορατότητα (Low Visibility Take-Off, LVTO). Απογείωση όπου η ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι μικρότερη από 400 μέτρα.

(4) Σύστημα ελέγχου πτήσης. Σύστημα το οποίο περιλαμβάνει σύστημα αυτόματης προσγείωσης ή/και υβριδικό σύστημα προσγείωσης.

(5) Σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία (Fail-Passive flight control system). Σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία είναι εκείνο στο οποίο, σε περίπτωση βλάβης, δεν δημιουργείται κάποια σημαντική κατάσταση μεταβολής της ισορροπίας ή απόκλιση από το ίχνος πτήσης ή θέσης αλλά η προσγείωση δεν ολοκληρώνεται αυτόματα. Στην περίπτωση αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, ο χειριστής αναλαμβάνει τον έλεγχο του αεροπλάνου μετά από βλάβη.

(6) Σύστημα ελέγχου πτήσης που λειτουργεί υπό αστοχία (Fail-Operational flight control system). Σύστημα ελέγχου πτήσης που λειτουργεί υπό αστοχία είναι εκείνο στο οποίο, σε περίπτωση βλάβης κάτω από το προειδοποιητικό ύψος, η προσέγγιση, η οριζοντίωση πριν τη προσγείωση και η προσγείωση μπορούν να ολοκληρωθούν αυτόματα. Σε περίπτωση βλάβης, το αυτόματο σύστημα προσγείωσης λειτουργεί ως σύστημα με παθητική λειτουργία υπό αστοχία.

(7) Υβριδικό σύστημα προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία (hybrid land-ing system). Σύστημα το οποίο αποτελείται από πρωτεύον σύστημα αυτόματης προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία και δευτερεύον ανεξάρτητο σύστημα καθοδήγησης που επιτρέπει στο χειριστή να ολοκληρώσει μία προσγείωση χειροκίνητα μετά από βλάβη στο πρωτεύον σύστημα.

Σημείωση: Ένα τυπικό δευτερεύον ανεξάρτητο σύστημα καθοδήγησης αποτελείται από ελεγχόμενη απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη (head-up display) που παρέχει καθοδήγηση η οποία συνήθως παίρνει τη μορφή εντολή πληροφορίας, αλλά μπορεί εναλλακτικά να αποτελέσει πληροφορία σχετικά με την κατάσταση (ή την παρέκκλιση).

(8) Οπτική Προσέγγιση (Visual Approach). Ενόργανη προσέγγιση κατά την οποία μέρος ή ολόκληρη δεν ολοκληρώνεται με την βοήθεια των οργάνων αλλά εκτελείται με οπτική επαφή του εδάφους.

JAR-OPS 1.440

Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - Γενικοί κανόνες πτητικής λειτουργίας

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.440)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί καμία πτητική λειτουργία κατηγορίας II και III, εκτός εάν:

(1) Κάθε εμπλεκόμενο αεροπλάνο έχει πιστοποιηθεί για πτητικές λειτουργίες με αποφασιστικό σχετικό ύψος χαμηλότερο από 200 πόδια, ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και είναι εξοπλισμένο σύμφωνα με το JARAWO ή αντίστοιχο, αποδεκτό από την Αρχή.

(2) Έχει καθιερώσει και συντηρεί κατάλληλο σύστημα που καταγράφει επιτυχείς και ανεπιτυχείς προσεγγίσεις ή/και αυτόματες προσγειώσεις ώστε να παρακολουθείται η γενική ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

(3) Οι πτητικές λειτουργίες είναι εγκεκριμένες από την Αρχή.

(4) Το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης αποτελείται τουλάχιστον από 2 χειριστές, και

(5) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος καθορίζεται με το ραδιοϋψόμετρο.

(β) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί απογειώσεις χαμηλής ορατότητας με ορατότητα διαδρόμου (RVR) χαμηλότερη από 150 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 200 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Δ) εκτός εάν έχει εγκριθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 1.445

Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σχετικά με το αεροδρόμιο

(α) Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροδρόμιο για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III εκτός εάν το αεροδρόμιο έχει εγκριθεί για πτητικές λειτουργίες αυτού του είδους από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

(β) Ο αερομεταφορέας επιβεβαιώνει ότι, στα αεροδρόμια εκείνα όπου πρόκειται να εκτελεσθούν πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, έχουν θεσπιστεί διαδικασίες χαμηλής ορατότητας (LVP) και ότι αυτές εφαρμόζονται.

JAR-OPS 1.450

Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - εκπαίδευση και προσόντα

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.450)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πριν από την εκτέλεση απογείωσης με χαμηλή ορατότητα και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II και III:

(1) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης:

(i) Ολοκληρώνει τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 περιλαμβανομένης της εκπαίδευσης με εξομοιωτή πτήσης σε πτητική λειτουργία με οριακές τιμές ορατότητας διαδρόμου (RVR) και αποφασιστικού σχετικού ύψους κατάλληλου με την εγκεκριμένη κατηγορία II/III του αερομεταφορέα, και

(ii) διαθέτει τα προσόντα που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1.

(2) Η εκπαίδευση και ο έλεγχος πραγματοποιούνται σύμφωνα με λεπτομερές πρόγραμμα μαθημάτων που έχει εγκριθεί από την Αρχή και περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Η εκπαίδευση αυτή είναι συμπληρωματική εκείνης που καθορίζεται στο Τμήμα ΙΔ, και

(3) Τα προσόντα του πληρώματος διακυβέρνησης είναι συγκεκριμένα για τη λειτουργία και τον τύπο του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.455

Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - επιχειρησιακές διαδικασίες

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.455)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες και οδηγίες προς χρήση για απογείωση με χαμηλή ορατότητα και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και III. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και περιέχουν τα καθήκοντα των μελών πληρώματος διακυβέρνησης στη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης, προσέγγισης, οριζοντίωσης πριν τη προσγείωση, προσγείωσης, της διατήρησης στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης, ανάλογα με την περίπτωση.

(β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

(1) η κατάσταση των οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων είναι ικανοποιητική πριν αρχίσει απογείωση με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγιση κατηγορίας II ή III,

(2) οι κατάλληλες διαδικασίες χαμηλής ορατότητας, εφαρμόζονται σύμφωνα με τις πληροφορίες που λαμβάνονται από τις υπηρεσίες εναερίου εναέριας κυκλοφορίας, πριν αρχίσει απογείωση με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγιση κατηγορίας II ή III,, και

(3) τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα πριν αρχίσουν απογείωση με χαμηλή ορατότητα, σε διάδρομο με ορατότητα (RVR) χαμηλότερη από 150 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 200 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Δ) ή προσέγγιση κατηγορίας II ή III.

JAR-OPS 1.460

Λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - ελάχιστος εξοπλισμός

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τον ελάχιστο εξοπλισμό που πρέπει να βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας κατά την έναρξη απογείωσης με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγισης κατηγορίας II ή III, σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) ή άλλο εγκεκριμένο επίσημο έγγραφο.

(β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι η κατάσταση του αε-

ροπλάνου και των σχετικών συστημάτων που χρησιμοποιούνται στον αέρα είναι κατάλληλη για τη συγκεκριμένη πτητική λειτουργία που πρόκειται να εκτελεστεί.

JAR-OPS 1.465

Ελάχιστα πτητικής λειτουργίας για πτήσεις εξ όψεως (VFR)

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.465)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Οι πτήσεις εξ όψεως (VFR) διεξάγονται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως και σύμφωνα με τον πίνακα στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.465.

(2) Δεν αρχίζουν ειδικές πτήσεις εξ όψεως (Special VFR) όταν η ορατότητα είναι χαμηλότερη από 3 χλμ και δεν εκτελούνται όταν η ορατότητα είναι χαμηλότερη από 1,5 χλμ..

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.430

Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου

(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.430)

(α) Ελάχιστα Απογείωσης

(1) Γενικά

(i) Τα ελάχιστα απογείωσης που καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως όρια μετεωρολογικής ορατότητας ή ορατότητας διαδρόμου (RVR), λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί και τα χαρακτηριστικά του αεροπλάνου. Όποτε υπάρχει συγκεκριμένη ανάγκη να γίνουν αντιληπτά και να αποφευχθούν εμπόδια στην αναχώρηση ή/και για αναγκαστική προσγείωση, πρέπει να καθορίζονται συμπληρωματικοί όροι (π.χ. βάση νεφών).

(ii) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει απογείωση εκτός εάν οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι ίσες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα προσγείωσης σε αυτό εκτός εάν είναι διαθέσιμο κατάλληλο εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης.

(iii) Όταν η αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα είναι μικρότερη από εκείνη που απαιτείται για απογείωση και η ορατότητα διαδρόμου (RVR) δεν αναφέρεται, η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ μετεωρολογική ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή μεγαλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

(iv) Όταν δεν υπάρχει αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα ή ορατότητα διαδρόμου (RVR), η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ μετεωρολογική ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή υψηλότερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

(2) Αναφορά οπτικής επαφής. Τα ελάχιστα απογείωσης πρέπει να επιλέγονται ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής καθοδήγηση για τον έλεγχο του αεροπλάνου σε περίπτωση τόσο διακοπείσας απογείωσης σε δυσμενείς συνθήκες όσο και συνεχιζόμενης απογείωσης μετά από αστοχία της κρίσιμης μονάδας ισχύος.

(3) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ μετεωρολογική ορατότητα

(i) Για πολυκινητήρια αεροπλάνα, των οποίων η επίδοση είναι τέτοια ώστε, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιαδήποτε σημείο κατά τη διάρκεια της απογείωσης, το αεροπλάνο μπορεί είτε να σταματήσει είτε να συνεχίσει την απογείωση έως σχετικό ύψος 1500 ποδών πάνω από το αεροδρόμιο ενώ αποφεύγει τα εμπόδια κατά τα απαιτούμενα περιθώρια, τα ελάχιστα απογείωσης που καθορίζονται από έναν αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως τιμές ορατότητας διαδρόμου (RVR)/ μετεωρολογικής ορατότητας που δεν είναι χαμηλότερες από εκείνες που ορίζονται στον Πίνακα 1 κατωτέρω, με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου (4) κατωτέρω:

Πίνακας 1

Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα για απογείωση

Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα απογείωσης	
Διευκολύνσεις	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ μετεωρολογική ορατότητα (Σημείωση 3)
Μηδέν (μόνο ημέρα)	500 μέτρα
Φωτισμός άκρων διαδρόμου ή/και σήμανση κεντρικής γραμμής (άξονα)	250/300 μέτρα (Σημειώσεις 1 & 2)
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής (άξονα)	200/250 μέτρα (Σημείωση 1)
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής (άξονα) και πολλαπλή πληροφορία ορατότητας διαδρόμου	150/200 μέτρα (Σημειώσεις 1 & 4)

Σημείωση 1: Οι υψηλότερες τιμές ισχύουν για αεροπλάνα κατηγορίας Δ.

Σημείωση 2: Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες απαιτούνται τουλάχιστον φώτα άκρων και τέλους διαδρόμου.

Σημείωση 3: Η αναφερόμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου (RVR) /μετεωρολογικής ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογείωσης μπορεί να αντικατασταθεί με εκτίμηση του πιλότου.

Σημείωση 4: Η απαιτούμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου (RVR) πρέπει να επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς ορατότητας διαδρόμου (RVR), με την εξαίρεση που αναφέρεται στη Σημείωση 3 ανωτέρω.

(ii) Για πολυκινητήρια αεροπλάνα των οποίων η επίδοση είναι τέτοια ώστε δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τους όρους επίδοσης της υποπαραγράφου (α)(3)(i) σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, ενδέχεται να είναι αναγκαίο να επαναπροσγειωθούν αμέσως, να έχουν ορατή επαφή και να αποφύγουν τα εμπόδια στην περιοχή της απογείωσης. Αεροπλάνα αυτού του είδους μπορούν να εκτελούν πτητική λειτουργία σύμφωνα με τα ακόλουθα ελάχιστα απογείωσης με την προϋπόθεση ότι μπορούν να συμμορφώνονται με τα ισχύοντα κριτήρια αποφυγής εμποδίων, υποθέτοντας κράτηση κινητήρα στο καθορισμένο σχετικό ύψος. Τα ελάχιστα απογείωσης που σχεδιάζονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να βασίζονται στο σχετικό ύψος από το οποίο μπορεί να καταρτίζεται το καθαρό ίχνος πτήσης (net take-off flight path) μετά την απογείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας. Τα χρησιμοποιούμενα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου (RVR) δεν μπορούν να είναι χαμηλότερα από τις τιμές που ορίζονται στον Πίνακα 1 ανωτέρω ή στον Πίνακα 2 κατωτέρω.

Πίνακας 2

Υποτιθέμενο σχετικό ύψος με βλάβη (κράτηση) κινητήρα πάνω από τον διάδρομο σε σχέση με ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα

Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα απογείωσης - ίχνος πτήσης	
Υποτιθέμενο σχετικό ύψος με (κράτηση) κινητήρα πάνω από τον διάδρομο απογείωσης	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα (Σημείωση 2)
< 50 πόδια	200 μέτρα
51- 100 πόδια	300 μέτρα
101- 150 πόδια	400 μέτρα
151- 200 πόδια	500 μέτρα
201- 300 πόδια	1000 μέτρα
> 300 πόδια	1500 μέτρα (Σημείωση 1)

Σημείωση 1: Τα 1500 μ. ισχύουν επίσης εάν δεν μπορεί να προκύψει θετικό ίχνος πτήσης, μετά την απογείωση.

Σημείωση 2: Η αναφερόμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου (RVR) / μετεωρολογικής ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογείωσης μπορεί να αντικατασταθεί με εκτίμηση του πιλότου.

(iii) Όταν δεν υπάρχει αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) ή μετεωρολογική ορατότητα, ο κυβερνήτης δεν αρχίζει απογείωση εκτός εάν μπορεί να καθορίσει ότι οι πραγματικές συνθήκες πληρούν τα ισχύοντα ελάχιστα απογείωσης.

(4) Εξαιρέσεις από τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α)(3)(i), ανωτέρω:

(i) Υπό τον όρο της έγκρισης της Αρχής, και με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις των παραγράφων (Α) έως (Ε) κατωτέρω, ο αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει τα ελάχιστα απογείωσης στην ορατότητα διαδρόμου (RVR), στα 125μ (για αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή στα 150μ (για αεροπλάνα κατηγορίας Δ) όταν:

(Α) είναι σε ισχύ διαδικασίες με χαμηλή ορατότητα,

(Β) λειτουργούν φώτα -άξονα διαδρόμου υψηλής έντασης τοποθετημένα ανά 15μ ή λιγότερο και φώτα πλευρικών άκρων διαδρόμου υψηλής έντασης τοποθετημένα ανά 60μ ή λιγότερο,

(Γ) τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης έχουν ολοκληρώσει με ικανοποιητικό τρόπο εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης,

(Δ) διατίθεται τμήμα 90 μέτρων, με οπτική επαφή, από το θάλαμο διακυβέρνησης στην αρχή της διαδρομής απογείωσης, και

(Ε) η απαιτούμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου (RVR) έχει επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς ορατότητας διαδρόμου.

(ii) Υπό τον όρο της έγκρισης της Αρχής, ο αερομεταφορέας αεροπλάνου που χρησιμοποιεί εγκεκριμένο σύστημα καθοδηγούμενης ευθυγράμμισης με τον διάδρομο (lateral guidance system) για απογείωση, μπορεί να μειώσει τα ελάχιστα απογείωσης σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 125μ (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 150μ (αεροπλάνα κατηγορίας Δ), αλλά όχι χαμηλότερη από 75μ με την προϋπόθεση ότι διατίθενται διευκολύνσεις και προστασία διαδρόμου ισοδύναμου επιπέδου προς λειτουργίες προσγείωσης κατηγορίας III.

(β) Προσέγγιση μη ακριβείας

(1) Ελάχιστα συστήματος

(i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ελάχιστα συστήματος για διαδικασίες προσέγγισης μη-ακριβείας, οι οποίες βασίζονται στη χρησιμοποίηση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) χωρίς ίχνος κατολίσθησης (glidepath) (μόνο ραδιοβοήθημα ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης (LLZ)), πανκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), μη κατευθυντικού ραδιοφάρου (NDB), προσέγγισης με ραντάρ επιτήρησης (SRA) και πολύ υψηλής συχνότητας σταθμού εύρεσης κατεύθυνσης (VDF), δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές του ελάχιστου σχετικού ύψους καθόδου (MDH) που ορίζονται στον Πίνακα 3 κατωτέρω.

Πίνακας 3

Ελάχιστα συστήματος για βοηθήματα προσέγγισης μη ακριβείας

Ελάχιστα συστήματος	
Διευκόλυνση	Χαμηλότερο MDH
ILS (χωρίς ίχνος καθόδου-LLZ)	250 πόδια
προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε ½ νμ)	250 πόδια
προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1 νμ)	300 πόδια
προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 2 νμ)	350 πόδια
VOR	300 πόδια
VOR/DME	250 πόδια
NDB	300 πόδια
VDF (QDM & QGH)	300 πόδια

(2) Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH). Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ελάχιστο ύψος καθόδου για προσέγγιση μη-ακριβείας δεν είναι χαμηλότερο από:

(i) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH)/όριο αποφυγής εμποδίων (OCL) για την κατηγορία του αεροπλάνου, ή

(ii) το ελάχιστο του συστήματος.

(3) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος (MDA)/αποφασιστικό σχετικό ύψος (MDH) εκτός εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από το χειριστή:

(i) Τμήματα του συστήματος φωτισμού προσέγγισης, ή

(ii) Το κατώφλι, ή

(iii) οι σημάνσεις κατωφλίου, ή

(iv) τα φώτα κατωφλίου, ή

(v) Τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου, ή

(vi) Ο ενδείκτης οπτικού ίχνους καθόδου, ή

(vii) Η ζώνη επαφής τροχών στο έδαφος (touchdown zone) ή οι σημάνσεις ζώνης επαφής τροχών στο έδαφος (touchdown zone marking) κατά την προσγείωση, ή

(viii) Τα φώτα ζώνης επαφής τροχών στο έδαφος (touchdown zone lights) κατά την προσγείωση, ή

(ix) Τα φώτα άκρων διαδρόμου ή

(x) Άλλες αναφορές οπτικής επαφής αποδεκτές από την Αρχή.

(4) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR). Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για προσεγγίσεις μη-ακριβείας είναι:

Πίνακας 4α

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση μη-ακριβείας - πλήρεις διευκολύνσεις

Ελάχιστα για προσέγγιση μη-ακριβείας Πλήρεις διευκολύνσεις (Σημειώσεις 1, 5, 6 και 7)				
MDH	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/κατηγορία αεροπλάνου			
	Α	Β	Γ	Δ
250- 299 πόδια	800 μ	800 μ	800 μ	1200 μ
300- 449 πόδια	900 μ	1000 μ	1000 μ	1400 μ
450- 649 πόδια	1000 μ	1200 μ	1200 μ	1600 μ
650 πόδια και άνω	1200 μ	1400 μ	1400 μ	1800 μ

Πίνακας 4β

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση μη-ακριβείας - ενδιάμεσες διευκολύνσεις

Ελάχιστα για προσέγγιση μη ακριβείας Ενδιάμεσες διευκολύνσεις (Σημειώσεις 2, 5, 6 και 7)				
MDH	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/κατηγορία αεροπλάνου			
	Α	Β	Γ	Δ
250 - 299 πόδια	1000 μ	1100 μ	1200 μ	1400 μ
300 - 449 πόδια	1200 μ	1300 μ	1400 μ	1600 μ
450 - 649 πόδια	1400 μ	1500 μ	1600 μ	1800 μ
650 πόδια και άνω	1500 μ	1500 μ	1800 μ	2000 μ

Πίνακας 4γ

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση μη-ακριβείας - βασικές διευκολύνσεις

Ελάχιστα για προσέγγιση μη-ακριβείας Βασικές διευκολύνσεις (Σημειώσεις 3, 5, 6 και 7)				
MDH	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/κατηγορία αεροπλάνου			
	Α	Β	Γ	Δ
250 - 299 πόδια	1200 μ	1300 μ	1400 μ	1600 μ
300 - 449 πόδια	1300 μ	1400 μ	1600 μ	1800 μ
450 - 649 πόδια	1500 μ	1500 μ	1800 μ	2000 μ
650 πόδια και άνω	1500 μ	1500 μ	2000 μ	2000 μ

Πίνακας 4δ

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση μη ακριβείας - χωρίς διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης

Ελάχιστα για προσέγγιση μη-ακριβείας Χωρίς φώτα προσέγγισης (Σημειώσεις 4, 5, 6 και 7)				
MDH	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/κατηγορία αεροπλάνου			
	Α	Β	Γ	Δ
250 - 299 πόδια	1000 μ	1500 μ	1600 μ	1800 μ
300 - 449 πόδια	1500 μ	1500 μ	1800 μ	2000 μ
450 - 649 πόδια	1500 μ	1500 μ	2000 μ	2000 μ
650 πόδια και άνω	1500 μ	1500 μ	2000 μ	2000 μ

Σημείωση 1: Οι πλήρεις διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, 720μ ή περισσότερο από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 420μ -719μ από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, <420μ από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, οποιοδήποτε μήκος από τα φώτα προσέγγισης χαμηλής έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιόύ και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι διευκολύνσεις χωρίς φώτα προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους διαδρόμου ή καθόλου φώτα.

Σημείωση 5: Οι πίνακες ισχύουν μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με ονομαστικό ίχνος καθόδου έως και 4°. Μεγαλύτερες γωνίες ίχνους καθόδου απαιτούν συνήθως η καθοδήγηση οπτικού ίχνους καθόδου (π.χ. PAPI) να είναι επίσης ορατή στο ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH).

Σημείωση 6: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (η) κατωτέρω.

Σημείωση 7: Το Ελάχιστο Σχετικό Ύψος Καθόδου (MDH) που αναφέρεται στον Πίνακα 4α, 4β, 4γ και 4δ αφορά στον αρχικό υπολογισμό του MDH. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR), δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση στα πλησιέστερα δέκα πόδια, η οποία μπορεί να έχει πραγματοποιηθεί για επιχειρησιακούς σκοπούς, π.χ. μετατροπή σε ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος.

(5) Νυχτερινές επιχειρησιακές λειτουργίες. Για νυχτερινές επιχειρησιακές λειτουργίες, πρέπει να είναι αναμμένα τουλάχιστον τα φώτα πλευρικών άκρων διαδρόμου, κατωφλίου και τέλους διαδρόμου.

(γ) Προσέγγιση ακριβείας - πτητικές λειτουργίες κατηγορίας Ι

(1) Γενικά. Πτητική λειτουργία κατηγορίας Ι είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρησιμοποίηση ILS, MLS ή PAR με αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι μικρότερο από 200 πόδια και ορατότητα διαδρόμου (RVR) όχι μικρότερη από 550 μέτρα.

(2) Αποφασιστικό σχετικό ύψος(DH). Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσέγγιση ακριβείας κατηγορίας Ι, δεν είναι μικρότερο από:

(i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) εάν αναφέρεται,

(ii) Το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής,

(iii) Το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων(OCH)/όριο αποφυγής εμποδίων (OCL) για την κατηγορία του αεροπλάνου ή

(iv) 200 πόδια.

(3) Οπτικές πληροφορίες (Visual references). Ο χειριστής δεν μπορεί να συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος της κατηγορίας Ι, που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ)(2) ανωτέρω, εκτός εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες οπτικές πληροφορίες για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από το χειριστή:

(i) Τμήματα του συστήματος φωτισμού προσέγγισης, ή
(ii) Το κατώφλι, ή
(iii) Οι σημάνσεις κατωφλίου, ή
(iv) Τα φώτα κατωφλίου, ή
(v) Τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου, ή
(vi) Ο ενδείκτης οπτικού ίχνους κατολίσθησης, ή
(vii) Η ζώνη επαφής τροχών στο έδαφος (touchdown zone) ή οι σημάνσεις ζώνης επαφής τροχών στο έδαφος (touchdown zone marking) κατά την προσγείωση, ή
(viii) Τα φώτα ζώνης επαφής τροχών στο έδαφος (touchdown zone) κατά την προσγείωση, ή
(ix) Ο φωτισμός των πλευρικών άκρων του διαδρόμου.

(4) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR). Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I είναι:

Πίνακας 5

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση κατηγορίας I σε σχέση με τις διευκολύνσεις και το αποφασιστικό σχετικό ύψος

Ελάχιστα κατηγορίας I				
	Διευκολύνσεις / ορατότητα διαδρόμου (RVR) (Σημ 5)			
DH (Σημ 7)	Πλήρ. (Σημ 1 και 6)	Ενδμ. (Σημ 2 και 6)	Βασ. (Σημ 3 και 6)	Χωρίς (Σημ 4 και 6)
200 πόδια	550 μ	700 μ	800 μ	1000 μ
201 - 250 πόδια	600 μ	700 μ	800 μ	1000 μ
251 - 300 πόδια	650 μ	800 μ	900 μ	1200 μ
301 πόδια και άνω	800 μ	900 μ	1000 μ	1200 μ

Σημείωση 1: Οι πλήρεις διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 720μ ή περισσότερο από τα φώτα προσέγγισης υψηλής / μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 420μ-719μ από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, <420μ από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, οποιοδήποτε μήκος από τα φώτα προσέγγισης χαμηλής έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι διευκολύνσεις χωρίς φώτα προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους διαδρόμου ή καθόλου φώτα.

Σημείωση 5: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (η) κατωτέρω.

Σημείωση 6: Ο πίνακας ισχύει μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με γωνία ίχνους καθόδου έως και 4°.

Σημείωση 7: Το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) που καθορίζεται στον Πίνακα 5 αναφέρεται στον αρχικό υπολογισμό του DH. Για την επιλογή της αντίστοιχης ορατότητα διαδρόμου (RVR), δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση στην πλησιέστερη δεκάδα ποδών, η οποία μπορεί να έχει πραγματοποιηθεί για επιχειρησιακούς σκοπούς (π.χ. στην μετατροπή του αποφασιστικού σχετικού ύψους (DH), σε απόλυτο (DA)).

(5) Πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος διακυβέρνησης. Για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος, ο αερομεταφορέας πρέπει να υπολογίζει την ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου (RVR) για όλες τις προσεγγίσεις σύμφωνα με το JAR-OPS 1.430 και το παρόν Προσάρτημα. Ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 800 μέτρα δεν επιτρέπεται εκτός εάν χρησιμοποιείται κατάλληλος αυτόματος πιλότος λειτουργικά συνδεδεμένος με σύστημα ενόργανης διαδικασίας προσγείωσης (ILS) ή σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS), περίπτωση κατά την οποία ισχύουν τα συνήθη ελάχιστα. Το αποφασιστικό σχετικό ύψος που εφαρμόζεται δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 1,25 φορές το ελάχιστο σχετικό ύψος χρήσης του αυτομάτου πιλότου.

(6) Νυχτερινές επιχειρησιακές λειτουργίες. Για νυχτερινές επιχειρησιακές λειτουργίες, πρέπει να είναι αναμμένα τουλάχιστον τα φώτα πλευρικών άκρων διαδρόμου, κατωφλίου και τέλους διαδρόμου.

(δ) Προσέγγιση ακριβείας - πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II

(1) Γενικά. Πτητική λειτουργία κατηγορίας II είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με τη χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:
(i) Αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω από 200 πόδια αλλά όχι μικρότερο από 100 πόδια, και
(ii) Ορατότητα διαδρόμου (RVR) τουλάχιστον 300 μέτρα.

(2) Αποφασιστικό σχετικό ύψος. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος για πτητική λειτουργία κατηγορίας II δεν είναι μικρότερο από:
(i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο AFM, εάν αναφέρεται,
(ii) Το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής,
(iii) Το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH)/όριο αποφυγής εμποδίων (OCL) για την κατηγορία του αεροπλάνου,
(iv) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος στο οποίο το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί πτητική λειτουργία, ή
(v) 100 πόδια.

(3) Οπτικές Πληροφορίες. Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος κατηγορίας II, που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (δ)(2) ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, οπτική αναφορά που περιέχει τμήμα από 3 τουλάχιστον διαδοχικά φώτα που είναι φώτα του άξονα προσέγγισης ή φώτα ζώνης επαφής τροχών στο έδαφος (touchdown zone) κατά την προσγείωση ή φώτα άξονα διαδρόμου ή φώτα τέλους διαδρόμου ή συνδυασμός αυτών. Η οπτική πληροφορία πρέπει να περιλαμβάνει ένα συγκριτικό πλευρικό στοιχείο στο έδαφος, πχ φωτισμό προσέγγισης ή το κατώφλι διαδρόμου προσγείωσης ή συστοιχία φώτων ζώνης επαφής τροχών στο έδαφος (touchdown zone) κατά την προσγείωση.

(4) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR). Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II είναι:

Πίνακας 6

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση κατηγορίας ΙΙ σε σχέση με το DH

Ελάχιστα κατηγορίας ΙΙ		
DH	Χρήση του αυτομάτου πιλότου κάτω από το DH (Βλέπε Σημείωση 1)	
	RVR/ αεροπλάνο κατηγορίας Α, Β & Γ	RVR)/ αεροπλάνο κατηγορίας Δ
100 - 120 πόδια	300 μ	300 μ
		(Σημ 2)/350 μ
121-140 πόδια	400 μ	400 μ
141 πόδια και πάνω	450 μ	450 μ

Σημείωση 1: Η αναφορά στην Χρήση του αυτομάτου πιλότου κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) στον παρόντα πίνακα, σημαίνει συνεχή χρήση του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης μέχρι σχετικό ύψος που δεν είναι μεγαλύτερο από το 80% του ισχύοντος DH. Συνεπώς, οι απαιτήσεις πτητικής ικανότητας μπορούν, μέσω του ελάχιστου σχετικού ύψους εμπλοκής για το αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης, να επηρεάσουν το DH που πρέπει να χρησιμοποιηθεί.

Σημείωση 2: Τα 300 μέτρα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για αεροπλάνο κατηγορίας Δ που πραγματοποιεί αυτόματη προσγείωση.

(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.430 παράγραφοι (d) και (e).)

(ε) Προσέγγιση ακριβείας - πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙΙ

(1) Γενικά. Οι πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙΙ υποδιαιρούνται ως εξής:

(i) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙΙΑ. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:

(A) Αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) μικρότερο από 100 πόδια, και

(B) Ορατότητα διαδρόμου (RVR) όχι λιγότερο από 200 μέτρα.

(ii) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙΙΒ. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS), ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:

(A) Αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) μικρότερο από 50 πόδια, ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και

(B) Ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 200 μέτρα, αλλά όχι μικρότερη από 75 μέτρα.

Σημείωση: Όπου το DH και το RVR δεν ευρίσκονται εντός των ορίων της ίδιας κατηγορίας, το RVR θα καθορίσει ποίας Κατηγορίας πτητική λειτουργία θα πρέπει να θεωρηθεί.

(2) Αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH). Για πτητικές λειτουργίες στις οποίες χρησιμοποιείται αποφασιστικό σχετικό ύψος, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος δεν είναι μικρότερο από:

(i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο AFM, εάν αναφέρεται,

(ii) Το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής ή

(iii) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος στο οποίο το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί πτητική λειτουργία.

(3) Πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος. Πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος μπορούν να εκτελούνται μόνο εάν:

(i) Η πτητική λειτουργία χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος επιτρέπεται από το AFM,

(ii) Το βοήθημα προσέγγισης και οι διευκολύνσεις αεροδρομίου μπορούν να υποστηρίξουν πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και

(iii) Ο αερομεταφορέας διαθέτει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙΙ χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος.

Σημείωση: Στην περίπτωση διαδρόμου κατηγορίας ΙΙΙ, μπορεί να θεωρηθεί ότι δύνανται να υποστηριχθούν πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος εκτός εάν υφίστανται ειδικοί περιορισμοί που είναι δημοσιευμένοι στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών AIP ή περιέχονται σε αγγελία (NOTAM).

(4) Αναφορά οπτικής επαφής

(i) Σε πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙΙΑ και Κατηγορία ΙΙΙΒ με σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, ο χειριστής δεν μπορεί να συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (ε)(2) ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τμήμα από 3 τουλάχιστον διαδοχικά φώτα που είναι: φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης ή φώτα ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος (touchdown zone) κατά την προσγείωση ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου ή φώτα τέλους διαδρόμου ή συνδυασμός αυτών.

(ii) Σε πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙΙΒ με σύστημα ελέγχου πτήσης που λειτουργεί υπό αστοχία χρησιμοποιώντας αποφασιστικό σχετικό ύψος, ο χειριστής μπορεί να μη συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (ε)(2) ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τουλάχιστον ένα από τα φώτα της κεντρικής γραμμής (του κεντρικού άξονα).

(iii) Σε πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙΙ χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, δεν υπάρχει απαίτηση για οπτική επαφή με τον διάδρομο πριν από το σημείο επαφής των τροχών του α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση.

(5) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR). Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙΙ είναι:

Πίνακας 7

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση Κατηγορίας ΙΙΙ σε σχέση με DH και έλεγχός τροχοδρόμησης / συστήματα ελέγχου

(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.430 παράγραφος (e).)

Ελάχιστα Κατηγορίας ΙΙΙ			
Κατηγορία Προσέγγισης	Αποφασιστικό σχετικό ύψος (Σημ. 3)	Έλεγχος τροχοδρόμησης Σύστημα καθοδήγησης	RVR(μ.)
ΙΙΙΑ	Λιγότερο από 100 πόδια	Δεν απαιτείται	200 μ. (Σημ. 1)

IIIB	Λιγότερο από 100 πόδια	Με παθητική λειτουργία υπό αστοχία	150 μ. (Σημ. 1&2)
IIIB	Λιγότερο από 50 πόδια	Με παθητική λειτουργία υπό αστοχία	125 μ.
IIIB	Λιγότερο από 50 πόδια ή χωρίς DH	Που λειτουργεί υπό αστοχία	75 μ.

Σημείωση 1: Σε περίπτωση πτητικών λειτουργιών με παθητική λειτουργία υπό αστοχία βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.430 παράγραφος (e)(5). Το πλήρωμα ενεργεί στην περίπτωση αστοχία του αυτόματου πιλότου στο ή κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III.

Σημείωση 2: Για αεροπλάνα πιστοποιημένα σύμφωνα με το JARAWO 321(β)(3) ή ισοδύναμο.

Σημείωση 3: Πλεονασμός συστήματος ελέγχου πτήσης καθορίζεται από το JARAWO με βάση το ελάχιστο πιστοποιημένο αποφασιστικό σχετικό ύψος.

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.430 παράγραφοι (d) και (e).)

(στ) Κυκλική προσέγγιση

(1) Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για κυκλική προσέγγιση είναι:

Πίνακας 8

Μετεωρολογική ορατότητα και MDH για κύκλο αεροδρομίου σε σχέση με την κατηγορία αεροπλάνου

	Κατηγορία αεροπλάνου			
	Α	Β	Γ	Δ
MDH	400 πόδια	500 πόδια	600 πόδια	700 πόδια
Ελάχιστη μετεωρολογική ορατότητα	1500 μέτρα	1600 μέτρα	2400 μέτρα	3600 μέτρα

(2) Ο κύκλος αεροδρομίου με καθορισμένα ίχνη είναι αποδεκτή διαδικασία στο πλαίσιο των διατάξεων της παρούσης παραγράφου. (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.430(f).)

(ζ) Προσέγγιση εξ' όψεως. Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί ορατότητα διαδρόμου (RVR) χαμηλότερη από 800 μέτρα για προσέγγιση εξ' όψεως.

(η) Μετατροπή αναφερόμενης μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR).

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η μετατροπή της μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) δεν χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ελαχίστων απογείωσης, των ελαχίστων κατηγορίας II ή III ή όταν είναι διαθέσιμη αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR).

Σημείωση: Εάν η ορατότητα διαδρόμου (RVR) αναφερθεί ότι είναι πάνω από την μέγιστη τιμή που έχει εκτιμηθεί από τον λειτουργούντα το αεροδρόμιο, π.χ. «RVR πάνω από 1500μ.» , δεν θεωρείται ότι είναι αναφερθέν RVR με την έννοια του παρόντος και ο πίνακας μετατροπής μπορεί να χρησιμοποιηθεί.

(2) Κατά τη μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις εκτός εκείνων που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (η)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιείται ο ακόλουθος πίνακας:

Πίνακας 9

Μετατροπή ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR)

Στοιχεία φωτισμού σε λειτουργία	Ορατότητα διαδρόμου (RVR) = αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα Χ	
	Ημέρα	Νύχτα
Φώτα προσέγγισης και φωτισμός διαδρόμου υψηλής έντασης	1,5	2,0
Κάθε είδους εγκατάσταση φωτισμού πλην της ανωτέρω	1,0	1,5
Χωρίς φωτισμό	1,0	Δεν έχει εφαρμογή

Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 1.430(γ)

Κατηγορίες αεροπλάνου - επιχειρησιακές λειτουργίες παντός καιρού

(α) Ταξινόμηση αεροπλάνων

Τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για την ταξινόμηση των αεροπλάνων κατά κατηγορίες είναι η ενδεικνυόμενη ταχύτητα στο κατώφλι (VAT), η οποία είναι ίση με την ταχύτητα απώλειας στήριξης (VSO) επί 1,3 ή VS1G επί 1,23 στη διαμόρφωση προσγείωσης με τη μέγιστη πιστοποιημένη μάζα προσγείωσης. Εάν είναι διαθέσιμες τόσο η VSO όσο και η VS1G, χρησιμοποιείται η υψηλότερη εξαγόμενη VAT. Οι κατηγορίες αεροπλάνου που αντιστοιχούν σε τιμές VAT αναφέρονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Κατηγορία αεροπλάνου	V_{AT}
Α	μικρότερη από 91 κόμβοι
Β	Από 91 έως 120 κόμβοι
Γ	Από 121 έως 140 κόμβοι
Δ	Από 141 έως 165 κόμβοι
Ε	Από 166 έως 210 κόμβοι

Η διαμόρφωση προσγείωσης που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη πρέπει να καθορίζεται από τον αερομεταφορέα ή από τον κατασκευαστή του αεροπλάνου.

(β) Μόνιμη αλλαγή κατηγορίας (μέγιστη -μάζα προσγείωσης)

(1) Ο αερομεταφορέας μπορεί να επιβάλλει μόνιμη, μικρότερη, μάζα προσγείωσης και να χρησιμοποιήσει τη μάζα αυτή για να καθορίσει τη VAT εάν εγκριθεί από την Αρχή.

(2) Η κατηγορία που καθορίζεται για ένα συγκεκριμένο αεροπλάνο έχει σταθερή τιμή και συνεπώς ανεξάρτητη από τις μεταβαλλόμενες καθημερινές συνθήκες των πτητικών λειτουργιών του.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.440

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας - γενικοί κανόνες επιχειρησιακών λειτουργιών

(α) Γενικά. Οι ακόλουθες διαδικασίες ισχύουν για την εισαγωγή και έγκριση πτητικών λειτουργιών με χαμηλή ορατότητα.

(β) Επιχειρησιακή Επίδειξη. Σκοπός της επιχειρησιακής επίδειξης είναι να δείξει ή να επικυρώσει την χρήση και την αποτελεσματικότητα των εφαρμοστέων συστημάτων καθοδήγησης πτήσης του αεροπλάνου, της εκπαίδευσης, των διαδικασιών του πληρώμα-τος θαλάμου διακυβέρνησης, του προγράμματος συντήρησης, και των εγκεκριμένων εγχειριδίων που εφαρμόζονται για το πρόγραμμα Κατηγορίας II/III.

(1) Τουλάχιστον 30 προσεγγίσεις και προσγειώσεις πρέπει να ολοκληρωθούν επιχειρησιακά, χρησιμοποιώντας τα εγκατεστημένα σε κάθε τύπο αεροσκάφους συστήματα Κατηγορίας II/III εάν το απαιτούμενο DH είναι 50 πόδια ή υψηλότερο. Εάν το απαιτούμενο DH είναι λιγότερο από 50 πόδια, τότε τουλάχιστον 100 προσεγγίσεις και προσγειώσεις χρειάζεται να ολοκληρωθούν, εκτός εάν εγκριθεί διαφορετικά από την Αρχή.

(2) Στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας διαθέτει διαφορετικές εκδόσεις του ιδίου τύπου αεροσκάφους, στις οποίες χρησιμοποιούνται τα ίδια βασικά συστήματα ελέγχου πτήσης και απεικόνισης ή διαφορετικά βασικά συστήματα ελέγχου πτήσης και απεικόνισης στον ίδιο τύπο αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας πρέπει να δείξει ότι οι διάφορες παραλλαγές έχουν ικανοποιητικές επιδόσεις, αλλά δεν απαιτείται ο αερομεταφορέας να εκτελέσει μία πλήρη επιχειρησιακή επίδειξη για κάθε διαφορετική έκδοση. Η Αρχή δύναται να αποδεχθεί ένα μικρότερο αριθμό προσεγγίσεων και προσγειώσεων βασιζόμενη σε καταξίωση που προέρχεται από την εμπειρία η οποία έχει αποκτηθεί από άλλους αερομεταφορείς κατόχους πιστοποιητικού αερομεταφορέα με βάση τον παρόντα Κανονισμό και οι οποίοι χρησιμοποιούν αεροπλάνα του ιδίου τύπου ή διαφορετική έκδοση του ιδίου τύπου και τις ίδιες διαδικασίες.

(3) Εάν ο αριθμός των αποτυχημένων προσεγγίσεων υπερβαίνει το 5% του συνολικού αριθμού (π.χ. ανεπιτυχείς προσγειώσεις, αποσυνδέσεις συστήματος κλπ.) το πρόγραμμα αξιολόγησης πρέπει να επεκτείνεται σ' ένα σύνολο 10 προσεγγίσεων και προσγειώσεων κάθε φορά, ούτως ώστε το συνολικό ποσοστό αστοχίας να μην υπερβαίνει το 5%.

(γ) Συλλογή δεδομένων για επιχειρησιακές επιδείξεις. Καθένας που υποβάλει αίτηση πρέπει να αναπτύξει μία μέθοδο συλλογής δεδομένων (π.χ. έντυπο που να χρησιμοποιείται από το πλήρωμα πτήσης) όπου καταγράφονται οι επιδόσεις προσέγγισης και προσγείωσης. Τα τελικά δεδομένα και μία περίληψη των δεδομένων επίδειξης παρέχονται στην Αρχή προς αξιολόγηση.

(δ) Ανάλυση δεδομένων. Προσεγγίσεις ή/και προσγειώσεις με το σύστημα αυτόματης προσγείωσης οι οποίες είναι ανεπιτυχείς πρέπει να καταγράφονται, να διατηρούνται σε αρχείο και να αναλύονται.

(ε) Συνεχής παρακολούθηση

(1) Μετά την απόκτηση της αρχικής έγκρισης, οι πτητικές λειτουργίες πρέπει να παρακολουθούνται συνεχώς από τον αερομεταφορέα για να ανιχνεύεται οποιαδήποτε ανεπιθύμητη τάση πριν αυτή καταστεί επικίνδυνη. Για τη κάλυψη της παραπάνω απαίτησης μπορούν να χρησιμοποιούνται αναφορές του πληρώματος διακυβέρνησης.

(2) Οι ακόλουθες πληροφορίες διατηρούνται για διάστημα 12 μηνών:

(i) Ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων, ανά τύπο αεροπλάνου, στις οποίες χρησιμοποιήθηκε εναέριος εξοπλισμός κατηγορίας II ή III για να πραγματοποιηθούν προσεγγίσεις ικανοποιητικές, πραγματικές ή για εξάσκηση, στα ελάχιστα της εφαρμόσιμης κατηγορίας II ή III, και

(ii) Αναφορές ανεπιτυχών προσεγγίσεων ή/και αυτόματων προσγειώσεων, ανά αεροδρόμιο και αριθμό νηολόγησης αεροπλάνου, στις ακόλουθες κατηγορίες:

(Α) Σφάλματα εξοπλισμού πτήσης,

(Β) Δυσλειτουργίες επίγειων βοηθημάτων,

(Γ) Αποτυχημένες προσεγγίσεις λόγω οδηγιών του ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, ή

(Δ) Άλλες αιτίες.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει διαδικασία για την παρακολούθηση της επίδοσης του συστήματος αυτόματης προσγείωσης κάθε αεροπλάνου.

(στ) Μεταβατικές περίοδοι

(1) Αερομεταφορείς χωρίς καμία προηγούμενη εμπειρία στην κατηγορία II ή III

(i) Ο αερομεταφορέας χωρίς προηγούμενη εμπειρία πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III μπορεί να λάβει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή IIIA, αφού αποκτήσει ελάχιστη πείρα 6 μηνών σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I στο συγκεκριμένο τύπο του αεροπλάνου.

(ii) Αφού συμπληρώσει 6 μήνες πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή IIIA στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας μπορεί να λάβει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB. Όταν χορηγείται τέτοια έγκριση, η Αρχή μπορεί να επιβάλλει, για μία πρόσθετη περίοδο, υψηλότερα ελάχιστα από τα χαμηλότερα που ισχύουν. Η αύξηση των ελαχίστων αναφέρεται συνήθως μόνο στην ορατότητα διαδρόμου (RVR) ή/και σε περιορισμό σε σχέση με πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) και η αύξηση που επιλέγεται δεν πρέπει να απαιτεί οποιαδήποτε μεταβολή στις επιχειρησιακές διαδικασίες.

(2) Αερομεταφορείς με προηγούμενη πείρα κατηγορίας II ή III. Ο αερομεταφορέας με προηγούμενη εμπειρία σε πτητική λειτουργία κατηγορίας II ή III, μπορεί να λάβει έγκριση για μειωμένη μεταβατική περίοδο κατόπιν αίτησης στην Αρχή.

(ζ) Συντήρηση του εξοπλισμού Κατηγορίας II, Κατηγορίας III και απογείωσης με χαμηλή ορατότητα (LVTO). Οι οδηγίες συντήρησης για τα συστήματα καθοδήγησης που φέρει το αεροσκάφος πρέπει να καθορίζονται από τον αερομεταφορέα, σε συνεργασία με τον κατασκευαστή, και να περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα που καθορίζεται στο JAR-OPS 1.910, το οποίο πρέπει να εγκριθεί από την Αρχή.

(η) Αεροδρόμια και διάδρομοι που πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις.

(1) Πρέπει να επιβεβαιώνεται με επιτυχή ολοκλήρωση τουλάχιστον μίας προσέγγισης και προσγείωσης σε συνθήκες κατηγορίας II ή καλύτερες, για κάθε συνδυασμό των εξής στοιχείων: τύπος αεροπλάνου, εξοπλισμός του αεροπλάνου, διάδρομος, πριν από την έναρξη πτητικών λειτουργιών κατηγορίας III.

(2) Για διαδρόμους με ακανόνιστη εδαφική διαμόρφωση πριν από το κατώφλι ή άλλα προβλεπόμενα ή άγνωστα ελαττώματα, πρέπει να επιβεβαιώνεται με επιτυχή ολοκλήρωση τουλάχιστον μίας προσέγγισης και προσγείωσης σε συνθήκες κατηγορίας I ή καλύτερες, για κάθε συνδυασμό των εξής στοιχείων: τύπος αεροπλάνου, εξοπλισμός του αεροπλάνου, διάδρομος, πριν από την έναρξη πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III.

(3) Στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας διαθέτει παραλλαγές του ιδίου τύπου αεροσκάφους, στις οποίες χρησιμοποιούνται τα ίδια βασικά συστήματα ελέγχου πτήσης και απεικόνισης ή διαφορετικά βασικά συστήματα ελέγχου πτήσης και απεικόνισης στον ίδιο τύπο αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας πρέπει να δείξει ότι οι διάφορες παραλλαγές έχουν ικανοποιητικές επιδόσεις, αλλά

δεν χρειάζεται ο αερομεταφορέας να εκτελέσει μία πλήρη επιχειρησιακή επίδειξη για κάθε συνδυασμό των στοιχείων: παραλλαγή, διάδρομος.

(4) Αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν ίδιο τύπο/παραλλαγή αεροπλάνου και ίδιο συνδυασμό εξοπλισμού καθώς και ίδιες διαδικασίες, δύναται να τους αναγνωριστεί η εμπειρία και οι καταγραφές του ενός στον άλλον.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.450

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητα - εκπαίδευση & προσόντα

(α) Γενικά. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εκπαιδευτικά προγράμματα των μελών πληρώματος διακυβέρνησης για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (Low Visibility Operations) περιλαμβάνουν δομημένα μαθήματα εκπαίδευσης τόσο στο έδαφος όσο και σε εξομοιωτές πτήσης ή/και σε πτήσεις. Ο αερομεταφορέας μπορεί να συντομεύσει το περιεχόμενο των μαθημάτων όπως καθορίζεται στις υποπαραγράφους (2) και (3) παρακάτω, με την προϋπόθεση ότι το περιεχόμενο του συντομευμένου τμήματος είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(1) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που δεν διαθέτουν πείρα στην Κατηγορία ΙΙ ή Κατηγορία ΙΙΙ πρέπει να ολοκληρώσουν το πλήρες εκπαιδευτικό πρόγραμμα που καθορίζεται στις υποπαραγράφους (β), (γ) και (δ) κατωτέρω.

(2) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης με πείρα στην Κατηγορία ΙΙ ή την Κατηγορία ΙΙΙ σε άλλον JAA αερομεταφορέα, μπορούν να ακολουθούν συντετμημένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα στο έδαφος.

(3) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης με πείρα στην Κατηγορία ΙΙ ή την Κατηγορία ΙΙΙ με τον αερομεταφορέα, μπορούν να ακολουθούν συντετμημένη σειρά μαθημάτων στο έδαφος, σε εξομοιωτή πτήσης ή/και σε πτήση. Η συντετμημένη σειρά μαθημάτων πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις απαιτήσεις των υποπαραγράφων (δ)(1), (δ)(2)(i) ή (δ)(2)(ii), ανάλογα με την περίπτωση, και της υποπαραγράφου (δ)(3)(i).

(β) Εκπαίδευση εδάφους. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αρχικό τμήμα εκπαίδευσης εδάφους για πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα, καλύπτει τουλάχιστον:

(1) Τα χαρακτηριστικά και τους περιορισμούς του συστήματος ενόργανης προσγείωσης ακριβείας (ILS) ή/και του συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS),

(2) Τα χαρακτηριστικά των οπτικών βοηθημάτων (visual aids),

(3) Τα χαρακτηριστικά της ομίχλης,

(4) Τις δυνατότητες και τους περιορισμούς λειτουργίας του συγκεκριμένου συστήματος που χρησιμοποιείται στο αεροπλάνο,

(5) Τις επιπτώσεις υετού, της συσσώρευσης πάγου, του χαμηλού επιπέδου διατμητικού ανέμου (low level wind shear) και των αναταράξεων,

(6) Την επίδραση συγκεκριμένων δυσλειτουργιών του αεροπλάνου,

(7) Τη χρήση και τους περιορισμούς συστημάτων εκτίμησης της ορατότητας διαδρόμου,

(8) Τις αρχές των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίων,

(9) Την αναγνώριση και τις ενέργειες που πρέπει να εκτελέσουν σε περίπτωση βλάβης του εξοπλισμού εδάφους,

(10) Τις διαδικασίες και τις προφυλάξεις που πρέπει να τηρούνται όσον αφορά την κίνηση στο έδαφος κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών όταν η ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι 400μ ή μικρότερη και κάθε άλλη συμπληρωματική διαδικασία που απαιτείται για την απογείωση σε συνθήκες κάτω από 150μ (200μ για αεροπλάνα κατηγορίας Δ)·

(11) Τη σπουδαιότητα των αποφασιστικών σχετικών υψών (DH) που βασίζονται σε ραδιοϋψόμετρα και την επίδραση της μορφολογίας του εδάφους στην περιοχή προσέγγισης στις ενδείξεις του ραδιοϋψομέτρου και στα συστήματα αυτόματης προσέγγισης/ προσγείωσης,

(12) Τη σημασία και τη σπουδαιότητα του προειδοποιητικού σχετικού ύψους, εάν ισχύει, και τις ενέργειες στην περίπτωση βλάβης πάνω και κάτω από το προειδοποιητικό σχετικό ύψος (alert height),

(13) τις απαιτήσεις σχετικά με τα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι χειριστές για να αποκτήσουν και να διατηρήσουν έγκριση για την εκτέλεση απογειώσεων με χαμηλή ορατότητα (LVTO) και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ, και

(14) τη σπουδαιότητα της σωστής θέσης του καθίσματος και των οφθαλμών.

(γ) Εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης ή/και εκπαίδευση εν πτήσει

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης ή/και εν πτήσει για πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα (Low Visibility Operations) περιλαμβάνει:

(i) Ελέγχους ικανοποιητικής λειτουργίας του εξοπλισμού, τόσο στο έδαφος όσο και εν πτήσει,

(ii) Την επίδραση στα ελάχιστα από τις αλλαγές στην κατάσταση των επίγειων εγκαταστάσεων,

(iii) Την παρακολούθηση των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και των ενδείξεων του συστήματος αυτόματης προσγείωσης, με έμφαση στις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλάβης των εν λόγω συστημάτων,

(iv) Τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλάβης όπως, σε κινητήρες, ηλεκτρικά συστήματα, υδραυλικά συστήματα ή συστήματα ελέγχου πτήσης,

(v) Την επίπτωση γνωστών επιχειρησιακών δυσλειτουργιών και τη χρήση εγχειριδίου ελάχιστου εξοπλισμού (MEL),

(vi) Τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας, και

(vii) Την καθοδήγηση των οπτικών υποδείξεων η οποίες απαιτούνται στο αποφασιστικό σχετικό ύψος, μαζί με τις πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπόμενη παρέκκλιση από το ίχνος κατολίσθησης ή το ίχνος ευθυγράμμισης (localiser), και

(viii) Τη σημασία και τη σπουδαιότητα του προειδοποιητικού σχετικού ύψους, εάν έχει εφαρμογή, και τις ενέργειες στην περίπτωση βλάβης πάνω και κάτω από το ύψος αυτό.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης έχει εκπαιδευτεί για να εκτελεί τα καθήκοντά του και έχει λάβει οδηγίες για το συντονισμό που απαιτείται με τα άλλα μέλη του πληρώματος. Στο μέγιστο βαθμό πρέπει να χρησιμοποιούνται οι εξομοιωτές πτήσης.

(3) Η εκπαίδευση πρέπει να χωρίζεται σε φάσεις που καλύπτουν τη κανονική λειτουργία, χωρίς βλάβη του αεροπλάνου, ή του εξοπλισμού, περιλαμβάνοντας όμως τις

συνθήκες παντός καιρού που μπορούν να παρουσιαστούν, καθώς και λεπτομερή σενάρια βλάβης του αεροπλάνου και του εξοπλισμού, που μπορεί να έχει επιπτώσεις στις πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ. Εάν το σύστημα του αεροπλάνου περιλαμβάνει τη χρήση υβριδικών ή άλλων ειδικών συστημάτων (όπως απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη (head-up displays) ή εξοπλισμό επαύξησης της όρασης (enhanced vision equipment)), τότε τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να εξασκηθούν στη χρήση αυτών των συστημάτων υπό φυσιολογικές και σε μη φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας, κατά τη διάρκεια της φάσης εκπαίδευσης με εξομοιωτή πτήσης.

(4) Πρέπει να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση σε διαδικασίες για την περίπτωση αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων τους (incapacitation) κατάλληλες για απογειώσεις χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ.

(5) Για αεροπλάνα για τα οποία δεν διατίθεται εξομοιωτής πτήσης που να αναπαριστά το συγκεκριμένο αεροπλάνο, οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η φάση της πτητικής εκπαίδευσης που αναφέρεται ειδικά στα σενάρια οπτικής παρακολούθησης των πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας ΙΙ εκτελείται σε ειδικά εγκεκριμένο εξομοιωτή πτήσης. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον 4 προσεγγίσεις. Η εκπαίδευση και οι διαδικασίες που είναι συγκεκριμένες για τον τύπο του αεροπλάνου, πρέπει να πραγματοποιούνται στο αεροπλάνο.

(6) Η αρχική εκπαίδευση κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες ασκήσεις:

(i) Προσέγγιση με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πτήσης, αυτόματων πιλότων και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένων στο αεροπλάνο, στο κατάλληλο αποφασιστικό σχετικό ύψος, συμπεριλαμβανομένης και της μετάβασης των συνθηκών πτήσης σε πτήση εξ όψεως και προσγείωση

(ii) Προσέγγιση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πτήσης, αυτόματων πιλότων και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένων στο αεροπλάνο, μέχρι το κατάλληλο αποφασιστικό σχετικό ύψος, ακολουθούμενη από αποτυχημένη προσέγγιση, ολόκληρη χωρίς εξωτερική οπτικές πληροφορίες,

(iii) Όπου ενδείκνυται, προσεγγίσεις με τη χρήση αυτόματων συστημάτων πτήσης για αυτόματη οριζοντίωση πριν τη προσγείωση, την προσγείωση και τη διατήρηση στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση, και

(iv) Κανονική λειτουργία του εφαρμόσιμου συστήματος με και χωρίς την απόκτηση οπτικών επαφών στο αποφασιστικό σχετικό ύψος.

(7) Οι επακόλουθες φάσεις της εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

(i) Προσεγγίσεις με βλάβη του κινητήρα σε διάφορα στάδια της προσέγγισης,

(ii) Προσεγγίσεις με βλάβες κρίσιμου εξοπλισμού (π.χ. ηλεκτρικά συστήματα, αυτόματα συστήματα ελέγχου πτήσης, επίγεια ή/και συστήματα εγκατεστημένα επί του αεροπλάνου ILS/MLS και οθόνες απεικόνισης κατάστασης),

(iii) Προσεγγίσεις στις οποίες οι βλάβες του εξοπλισμού αυτόματου ελέγχου πτήσης σε χαμηλό επίπεδο απαιτούν:

(A) επαναφορά σε συμβατική πτήση για τον έλεγχο της οριζοντίωσης πριν τη προσγείωση, της προσγείωσης και της διατήρησης στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση ή αποτυχημένης προσέγγισης, ή

(B) επαναφορά σε συμβατική πτήση ή υποβαθμισμένη λειτουργία του αυτόματου συστήματος για τον έλεγχο αποτυχημένων προσεγγίσεων από, στο ή κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα επαφή των τροχών του αεροσκάφους στο διάδρομο.

(iv) Βλάβες των συστημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα υπερβολική παρέκκλιση του ίχνους ευθυγράμμισης (localizer) ή/και του ίχνους καθόδου (glidepath), τόσο πάνω όσο και κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, από τις ελάχιστες συνθήκες οπτικής επαφής που έχουν εγκριθεί για τη πτητική λειτουργία. Επιπλέον, πρέπει σε συνέχεια της συμβατικής προσγείωσης να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση από το χειριστή εάν η απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη αποτελεί υποβαθμισμένη λειτουργία του αυτόματου συστήματος ή η απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη αποτελεί το μοναδικό τρόπο οριζοντίωσης πριν τη προσγείωση, και

(v) βλάβες και διαδικασίες που αφορούν ειδικά τον τύπο ή την διαφορετική έκδοση του τύπου του αεροπλάνου.

(8) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να παρέχει εξάσκηση στην αντιμετώπιση βλαβών που απαιτούν επαναφορά σε υψηλότερα ελάχιστα.

(9) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει το χειρισμό του αεροπλάνου σε περίπτωση που, κατά τη διάρκεια προσέγγισης κατηγορίας ΙΙΙ με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, η βλάβη έχει ως αποτέλεσμα την απεμπλοκή του αυτόματου πιλότου στο αποφασιστικό σχετικό ύψος ή κάτω από αυτό, όταν η τελευταία αναφερθείσα ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι 300μ ή χαμηλότερη.

(10) Σε περίπτωση που οι απογειώσεις εκτελούνται με ορατότητα διαδρόμου (RVR) ίση ή χαμηλότερη από 400μ, πρέπει να παρέχεται εκπαίδευση που καλύπτει βλάβες των συστημάτων και βλάβη κινητήρα που έχουν ως αποτέλεσμα τη συνέχιση ή τη ματαίωση της απογείωσης.

(δ) Απαιτήσεις μεταβατικής εκπαίδευσης για την εκτέλεση απογείωσης χαμηλής ορατότητας και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει την ακόλουθη εκπαίδευση σχετικά με διαδικασίες χαμηλής ορατότητας εάν μετακινείται σε ένα νέο τύπο ή διαφορετική έκδοση τύπου του αεροπλάνου με το οποίο εκτελούνται απογειώσεις χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ. Οι απαιτήσεις πείρας των μελών πληρώματος διακυβέρνησης προκειμένου να ακολουθήσουν συντομευμένη σειρά μαθημάτων, καθορίζονται στις υποπαραγράφους (α)(2) και (α)(3) ανωτέρω:

(1) Εκπαίδευση εδάφους. Οι σχετικές απαιτήσεις καθορίζονται στην υποπαράγραφο (β) ανωτέρω, λαμβάνοντας υπόψη την εκπαίδευση και την πείρα του μέλους πληρώματος διακυβέρνησης στις Κατηγορίες ΙΙ και ΙΙΙ.

(2) Εκπαίδευση με εξομοιωτή πτήσης ή/και εκπαίδευση κατά την πτήση.

(i) Τουλάχιστον 8 προσεγγίσεις ή/και προσγειώσεις σε εξομοιωτή πτήσης.

(ii) Όταν δεν διατίθεται εξομοιωτής πτήσης που να αναπαριστά το συγκεκριμένο αεροπλάνο, πρέπει να πραγματοποιηθούν επί του αεροπλάνου το λιγότερο τρεις (3) προσεγγίσεις, συμπεριλαμβανομένου τουλάχιστον ενός κύκλου του αεροδρομίου.

(iii) Κατάλληλη πρόσθετη εκπαίδευση, εάν απαιτείται οποιοσδήποτε ειδικός εξοπλισμός, όπως απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη ή εξοπλισμός επαύξησης της όρασης.

(3) Προσόντα πληρώματος διακυβέρνησης. Οι απαιτήσεις προσόντων του πληρώματος διακυβέρνησης είναι συγκεκριμένες για τον αερομεταφορέα και τον τύπο του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται.

(i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε δοκιμασία ελέγχου πριν εκτελέσει πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ.

(ii) Η δοκιμασία ελέγχου που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (i) ανωτέρω, μπορεί να αντικατασταθεί από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσης ή/και κατά την πτήση που καθορίζεται στο στοιχείο (δ)(2) ανωτέρω.

(4) Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης εκτελεί την ακόλουθη πτήση γραμμής υπό επιτήρηση:

(i) Για την Κατηγορία ΙΙ, όταν απαιτείται συμβατική προσγείωση από το χειριστή, τουλάχιστον 3 προσγειώσεις από το χρονικό σημείο αποσύνδεσης του αυτόματου πιλότου,

(ii) Για την κατηγορία ΙΙΙ, τουλάχιστον 3 αυτόματες προσγειώσεις, με την εξαίρεση ότι απαιτείται 1 μόνο αυτόματη προσγείωση όταν η απαιτούμενη, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ)(2) ανωτέρω, εκπαίδευση έχει πραγματοποιηθεί σε εξομοιωτή πτήσης που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για μετατροπή μηδενικού χρόνου πτήσης.

(ε) Εμπειρία σε τύπο αεροπλάνου και κυβερνήτη. Για κυβερνήτες ή χειριστές στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης και οι οποίοι είναι νέοι στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ισχύουν οι ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις πριν αρχίσουν να εκτελούν πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ/ΙΙΙ:

(1) 50 ώρες ή 20 σκέλη (sectors) στο συγκεκριμένο τύπο του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση, και

(2) Έως ότου συμπληρωθούν συνολικά, στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, 100 ώρες ή 40 τομείς πτήσης, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση, πρέπει να προστίθενται 100 μέτρα στα ισχύοντα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου Κατηγορίας ΙΙ ή Κατηγορίας ΙΙΙ, εκτός εάν τα πρόσωπα αυτά διαθέτουν προγενέστερη έγκριση για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ με αερομεταφορέα κράτους μέλους του JAA.

(3) Η Αρχή μπορεί να μειώσει τις προαναφερόμενες απαιτήσεις πείρας κυβερνήτη για μέλη πληρώματος διακυβέρνησης που διαθέτουν πείρα κυβερνήτη Κατηγορίας ΙΙ ή Κατηγορίας ΙΙΙ.

(στ) Απογείωση χαμηλής ορατότητας με μετεωρολογική ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 150/200μ

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι πριν από τη χορήγηση εξουσιοδότησης για την εκτέλεση απογειώσεων με μετεωρολογική ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 150μ (μικρότερη από 200μ για αεροπλάνα κατηγορίας Δ), παρέχεται η ακόλουθη εκπαίδευση:

(i) Κανονική απογείωση υπό ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου,

(ii) Απογείωση υπό ελάχιστες εξουσιοδοτημένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου (RVR) με βλάβη κινητήρα μεταξύ V1 και V2, ή μόλις αυτό επιτρέπεται από άποψη ασφαλείας, και

(iii) απογείωση υπό ελάχιστες εξουσιοδοτημένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου με βλάβη κινητήρα πριν από την V1 που έχει ως συνέπεια τη ματαίωση της απογείωσης.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η απαιτούμενη εκπαίδευση, σύμφωνα με το (1) ανωτέρω, πραγματοποιείται σε εγκεκριμένο εξομοιωτή πτήσης. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τη χρήση κάθε ειδικής διαδικασίας και ειδικού εξοπλισμού. Όταν δεν διατίθεται εξομοιωτής πτήσης που να αναπαριστά το συγκεκριμένο αεροπλάνο, η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τέτοια εκπαίδευση σε αεροπλάνο χωρίς την απαίτηση για ελάχιστες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου. (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.965)

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης έχει επιτυχώς ολοκληρώσει έλεγχο πριν αρχίσει να εκτελεί απογειώσεις χαμηλής ορατότητας με ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 150μ (μικρότερη από 200μ για αεροπλάνα κατηγορίας Δ), εάν ισχύει. Ο έλεγχος μπορεί να αντικατασταθεί μόνο από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσης ή/και εκπαίδευση εν πτήσει όπως καθορίζεται στη υποπαράγραφο (στ)(1) στην μεταβατική εκπαίδευση σ' ένα τύπο αεροπλάνου.

(ζ) Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος - πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε συνδυασμό με την κανονική περιοδική εκπαίδευση και τους ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα (Operator Proficiency Check), ελέγχονται οι γνώσεις και η ικανότητα του χειριστή να εκτελεί τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη κατηγορία πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης LVTO, για την οποία έχει λάβει εξουσιοδότηση. Ο απαιτούμενος αριθμός προσεγγίσεων εντός της περιόδου ισχύος του ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα (όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.965(β)) πρέπει να είναι τουλάχιστον τρεις, εκ των οποίων μία μπορεί να αντικατασταθεί από μία προσέγγιση και προσγείωση στο αεροπλάνο με τη χρήση εγκεκριμένων διαδικασιών κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ. Κατά τη διεξαγωγή του ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα, πρέπει να πραγματοποιηθεί μία αποτυχημένη προσέγγιση. Εάν ο αερομεταφορέας διαθέτει εξουσιοδότηση να εκτελεί απογείωση με ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 150/200μ, πρέπει να πραγματοποιείται τουλάχιστον μία απογείωση χαμηλής ορατότητας στα χαμηλότερα ισχύοντα ελάχιστα κατά τη διάρκεια διεξαγωγής του ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα. (Βλέπε IEM OPS 1.450(b)(i).)

(2) Για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙΙ, ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί εξομοιωτή πτήσης.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙΙ σε αεροπλάνα με σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία (fail-passive flight control system), πραγματοποιείται

αποτυχημένη προσέγγιση τουλάχιστον μία φορά σε διάστημα τριών διαδοχικών ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, ως συνέπεια βλάβης του αυτόματου πιλότου στο αποφασιστικό σχετικό ύψος ή κάτω από αυτό, όταν η τελευταία αναφερθείσα ορατότητα διαδρόμου (RVR) ήταν 300μ ή μικρότερη.

(4) Η Αρχή μπορεί να χορηγήσει έγκριση (εξουσιοδότηση) για περιοδική εκπαίδευση και έλεγχο για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ και πτητικές λειτουργίες απογείωσης χαμηλής ορατότητας σε έναν τύπο αεροπλάνου όπου δεν υπάρχει εξομοιωτής πτήσης, που να αναπαριστά το συγκεκριμένο αεροπλάνο.

Σημείωση: Η πρόσφατη πείρα σχετικά με πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ/ΙΙΙ που βασίζονται σε αυτόματες προσεγγίσεις ή/και αυτόματες προσγειώσεις, διατηρείται σε ικανοποιητικό επίπεδο με περιοδική εκπαίδευση και ελέγχους, όπως καθορίζεται στην παρούσα παράγραφο.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.455

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας - επιχειρησιακές διαδικασίες

(α) Γενικά. Οι πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας περιλαμβάνουν:

(1) Συμβατική απογείωση ελεγχόμενη από το χειριστή (με ή χωρίς ηλεκτρονικά συστήματα καθοδήγησης),

(2) Προσέγγιση με χρήση του αυτομάτου πιλότου κάτω από το DH, με ελεγχόμενη από το χειριστή οριζοντίωση πριν τη προσγείωση, την προσγείωση και τη διατήρηση στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση,

(3) Προσέγγιση με χρήση του αυτομάτου πιλότου, την οποία ακολουθεί αυτόματη οριζοντίωση πριν τη προσγείωση, αυτόματη προσγείωση και συμβατική διατήρηση στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση, και

(4) Προσέγγιση με χρήση του αυτομάτου πιλότου, την οποία ακολουθεί αυτόματη οριζοντίωση πριν τη προσγείωση, αυτόματη προσγείωση και αυτόματη διατήρηση στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση, όταν η ισχύουσα ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι μικρότερη από 400μ.

Σημείωση 1: Υβριδικό σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε οποιαδήποτε από τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες.

Σημείωση 2: Μπορεί να δοθεί πιστοποίηση και εξουσιοδότηση και για άλλου είδους συστήματα καθοδήγησης ή απεικονίσεων.

(β) Επιχειρησιακές διαδικασίες και οδηγίες

(1) Ο ακριβής χαρακτήρας και το πεδίο εφαρμογής των διαδικασιών και των οδηγιών που δίνονται εξαρτώνται από τον χρησιμοποιούμενο εξοπλισμό στο αεροπλάνο και τις διαδικασίες θαλάμου διακυβέρνησης που ακολουθούνται. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει με σαφήνεια στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης τα καθήκοντα των μελών πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια απογείωσης, προσέγγισης, οριζοντίωσης πριν τη προσγείωση, της διατήρησης στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δίνεται στην κατανομή των ευθυνών μεταξύ των μελών του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια μετάβασης από συνθήκες μη οπτικής επαφής σε συνθήκες οπτικής επαφής, και στις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται όταν επιδεινώνεται η ορατότητα ή όταν παρουσιάζονται βλάβες. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην κατανομή των καθηκόντων θαλάμου διακυβέρνησης έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο φόρτος εργασίας του χειριστή που αποφασίζει να προσγειωθεί ή να πραγματοποιήσει αποτυχημένη προσέγγιση, του επιτρέπει να αφοσιωθεί στη διαδικασία της επίβλεψης και της λήψης αποφάσεων.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τις λεπτομερείς επιχειρησιακές διαδικασίες και οδηγίες στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Οι οδηγίες πρέπει να είναι συμβατές με τους περιορισμούς και τις υποχρεωτικές διαδικασίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) και να καλύπτουν ειδικότερα τα ακόλουθα σημεία:

(i) Τους ελέγχους για την ικανοποιητική λειτουργία του εξοπλισμού του αεροπλάνου, τόσο πριν την αναχώρηση όσο και κατά την πτήση,

(ii) Την επίπτωση στα ελάχιστα που είναι αποτέλεσμα μεταβολών στην κατάσταση επίγειων εγκαταστάσεων και συστημάτων εγκαταστημένων στο α/φος,

(iii) Τις διαδικασίες για την απογείωση, την προσέγγιση, την οριζοντίωση πριν τη προσγείωση, την προσγείωση, την διατήρηση στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση και την αποτυχημένη προσέγγιση,

(iv) Τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση βλαβών, προειδοποιήσεων και μη φυσιολογικών καταστάσεων,

(v) Την απαιτούμενη αναφορά ελάχιστης οπτικής επαφής,

(vi) Τη σπουδαιότητα της σωστής θέσης του καθίσματος και των οφθαλμών,

(vii) Τις ενέργειες οι οποίες ενδέχεται να είναι απαραίτητες να αναληφθούν ως συνέπεια της επιδείνωσης της οπτικής επαφής,

(viii) την κατανομή των καθηκόντων πληρώματος σε σχέση με την εκτέλεση των διαδικασιών σύμφωνα με τις διατάξεις των υποπαραγράφων (i) έως (iv) και (vi) ανωτέρω, ώστε να επιτρέψουν στον κυβερνήτη να αφοσιωθεί κυρίως στην επίβλεψη και τη λήψη αποφάσεων,

(ix) Την απαίτηση όλες οι κλήσεις με σχετικό ύψος κάτω από 200 πόδια να βασίζονται στο ραδιοϋψόμετρο και ο ένας χειριστής να συνεχίσει να παρακολουθεί τα όργανα του αεροπλάνου έως ότου ολοκληρωθεί η προσγείωση·

(x) Την απαίτηση για προστασία της ευαίσθητης περιοχής του πομπού του συστήματος ευθυγράμμισης με τον διάδρομο προσγείωσης·

(xi) Τη χρήση πληροφοριών που αναφέρονται στη ταχύτητα του ανέμου, στον διατμητικό άνεμο (wind shear), τις αναταράξεις, την κατάσταση του διαδρόμου και τη χρήση πολλαπλών μετρήσεων ορατότητας διαδρόμου,

(xii) Τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για πρακτική εξάσκηση σε προσεγγίσεις και προσγειώσεις σε διαδρόμους στους οποίους δεν ισχύουν οι πλήρεις διαδικασίες αεροδρομίου για ενόργανη προσέγγιση ακριβείας Κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ,

(xiii) Τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας, και

(xiv) Πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπτή παρέκκλιση από το ίχνος καθόδου ή/και το ίχνος ευθυγράμμισης με τον διάδρομο προσγείωσης του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS).

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.465

Ελάχιστες τιμές ορατότητας για πτητικές λειτουργίες πτήσης εξ όψεως (VFR)

Κατηγορία εναέριου χώρου	Β	Γ Δ Ε	ΣΤ Ζ	
			Πάνω από 900 μέτρα (3000 πόδια) από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL) ή πάνω από 300 μέτρα (1000 πόδια) από το έδαφος, όποια είναι υψηλότερη	ση ή μικρότερη από 900 μέτρα (3000) πόδια) πάνω από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL) ή 300 μέτρα (1000 πόδια) πάνω από το έδαφος όποια είναι υψηλότερη
Απόσταση από νέφη	Εκτός νεφών	1500 μέτρα οριζοντίως 300 μέτρα (1000 πόδια) καθέτως		Εκτός νεφών και με ορατή την επιφάνεια του εδάφους
Ορατότητα πτήσης	8 χλμ στα 3050 μέτρα και πάνω (10.000 πόδια) από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL) (Σημείωση 1) 5 χλμ κάτω από 3050 μέτρα (10.000 πόδια) πάνω από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL)			5 χλμ (Σημείωση 2)

Σημείωση 1: Όταν το σχετικό ύψος του μεταβατικού απόλυτου ύψους (transition altitude) είναι μικρότερο από 3050 μέτρα (10.000 πόδια) πάνω από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL), πρέπει να χρησιμοποιείται επίπεδο πτήσης (FL) 100 αντί για 10.000 πόδια.

Σημείωση 2: Αεροπλάνα κατηγορίας Α και Β μπορούν να ίπτανται με ορατότητα πτήσης 3000 μέτρων, με την προϋπόθεση ότι η αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας επιτρέπει τη χρήση ορατότητας πτήσης μικρότερης από 5 χλμ, και οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε να είναι μικρό το ενδεχόμενο να έρθει αντιμέτωπο το αεροπλάνο με άλλα, και η ενδεικνυόμενη ταχύτητα ανέμου (IAS) είναι 140 κόμβοι ή μικρότερη.

ΤΜΗΜΑ ΣΤ΄

ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

JAR-OPS 1.470

Δυνατότητα εφαρμογής

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία πολυκινητήριων αεροπλάνων με ελικοστροβιλοκινητήρες, τα οποία διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερους από 9 επιβάτες ή μέγιστο βάρος απογείωσης, το οποίο υπερβαίνει τα 5700 κιλά, καθώς και όλων των πολυκινητήριων αεροπλάνων με στροβιλοκινητήρες εκτελείται σύμφωνα με το Τμήμα Ζ (Κατηγορία Επιδόσεων Α).

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία ελικοφόρων αεροπλάνων που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για 9 επιβάτες ή λιγότερους και μέγιστο βάρος απογείωσης 5.700 κιλών, ή μικρότερο, εκτελείται σύμφωνα με το Τμήμα Η (Κατηγορία Επιδόσεων Β).

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία αεροπλάνων με παλινδρομικούς κινητήρες που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερους από 9 επιβάτες, ή μέγιστο βάρος απογείωσης το οποίο υπερβαίνει τα 5.700 κιλά εκτελείται σύμφωνα με το Τμήμα Θ (Κατηγορία Επιδόσεων Γ).

(δ) Εφόσον δεν είναι δυνατή η πλήρης συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος εξαιτίας συγκεκριμένων χαρακτηριστικών σχεδιασμού (π.χ. στην περίπτωση υπερηχητικών αεροπλάνων ή υδροπλάνων), ο αερομεταφορέας εφαρμόζει εγκεκριμένα πρότυπα επιδόσεων που εξασφαλίζουν επίπεδο ασφάλειας αντίστοιχο προς εκείνο του σχετικού τμήματος.

JAR-OPS 1.475

Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα του αεροπλάνου:

(1) στην αρχή της απογείωσης ή σε περίπτωση εκ νέου σχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(2) στο σημείο από το οποίο ξεκινά η εφαρμογή του αναθεωρημένου επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης,

δεν υπερβαίνει την μάζα η οποία καθιστά εφικτή τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος αναφορικά με την πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί, επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις μάζης καθώς εξελίσσεται η πτήση, και την απόρριψη των καυσίμων που προβλέπεται στη συγκεκριμένη απαίτηση.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων (performance data) τα οποία περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM), χρησιμοποιούνται προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος, και συμπληρώνονται, όπως απαιτείται, με άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, όπως καθορίζεται στο αντίστοιχο τμήμα. Σε περίπτωση εφαρμογής συντελεστών που καθορίζονται στο αντίστοιχο τμήμα, μπορούν να ληφθούν υπόψη οι επιχειρησιακοί συντελεστές (operational factors) που έχουν ήδη περιληφθεί στα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου ώστε να αποφευχθεί η διπλή εφαρμογή συντελεστών. (Βλέπε AMC OPS 1.475(b) και IEM OPS 1.475(b).)

(γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος, πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη η διαμόρφωση του αεροπλάνου, οι περιβαλλοντολογικές συνθήκες και η λειτουργία συστημάτων που έχουν δυσμενή αντίκτυπο στις επιδόσεις.

(δ) Για σκοπούς επιδόσεων, ο υγρός (damp) διάδρομος, εκτός του διαδρόμου από χορτοτάπητα, μπορεί να θεωρείται ως στεγνός διάδρομος.

JAR-OPS 1.480

Ορολογία

(α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στα τμήματα ΣΤ, Ζ, Η, Θ και Ι, και δεν καθορίζονται στις JAR-1, έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) Διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης (ASDA). Το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης αθροιζόμενο το μήκος της προέκτασης διαδρόμου (stop way), εφόσον η εν λόγω προέκταση διαδρόμου για ματαίωση απογείωσης έχει δηλωθεί διαθέσιμη από την αρμόδια Αρχή και είναι ικανή να φέρει την μάζα του αεροπλάνου υπό τις επικρατούσες επιχειρησιακές συνθήκες.

(2) Διάδρομος μετά καταλοίπων (contaminated runway). Ένας διάδρομος θεωρείται ότι είναι διάδρομος μετά καταλοίπων όταν πάνω από το 25% της επιφάνειας του διαδρόμου (είτε σε μεμονωμένες περιοχές είτε όχι), εντός του απαιτούμενου μήκους και πλάτους το οποίο χρησιμοποιείται, καλύπτεται από τα ακόλουθα:

(i) Επιφανειακό νερό ύψους άνω των 3 mm (0,125 ίντσες) ή χιονόλασπη ή υγροποιημένο χιόνι, το οποίο ισούται με περισσότερο από 3 mm (0,125 ίντσες) νερού,

(ii) Χιόνι το οποίο έχει συμπυκνωθεί σε στέρεα μάζα το οποίο ανθίσταται σε περαιτέρω συμπύκνωση και το οποίο εάν ανασηκωθεί παραμένει συμπαγές ή σπάζει σε κομμάτια (συμπυκνωμένο χιόνι) ή

(iii) Πάγο, συμπεριλαμβανομένου του υγρού πάγου.

(3) Υγρός (Damp) διάδρομος. Ένας διάδρομος θεωρείται υγρός όταν η επιφάνεια δεν είναι στεγνή, καθώς και όταν η υγρασία πάνω σε αυτή δεν του προσδίδει γυαλιστερή εμφάνιση.

(4) Στεγνός διάδρομος. Στεγνός είναι ο διάδρομος που δεν είναι ούτε βρεγμένος (wet) ούτε μετά καταλοίπων, και ο οποίος περιλαμβάνει επιστρωμένους διαδρόμους οι οποίοι έχουν κατασκευαστεί ειδικά με αυλάκια ή πορώδες οδόστρωμα και συντηρούνται έτσι ώστε να διατηρούν «αποτελεσματικά στεγνή» δράση πέδησης ακόμα και όταν υπάρχει υγρασία.

(5) Διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA). Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται ως διαθέσιμο από την αρμόδια Αρχή και είναι κατάλληλο για την τροχοδρόμηση (ground run) ενός αεροπλάνου που προσγειώνεται.

(6) Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών. Η μέγιστη χωρητικότητα θέσεων επιβατών ενός μεμονωμένου αεροπλάνου, εξαιρουμένων των θέσεων του χειριστή ή των θέσεων στο θάλαμο διακυβέρνησης και των θέσεων του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κατά περίπτωση, η οποία χρησιμοποιείται από τον αερομεταφορέα, εγκρίνεται από την Αρχή και καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(7) Διαθέσιμη απόσταση απογείωσης (TODA). Το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης αθροιζόμενο με το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απελευθέρωσης εμποδίων (clearway).

(8) Μάζα απογείωσης. Ως μάζα απογείωσης του αεροπλάνου θεωρείται η μάζα του, στην οποία περιλαμβάνεται και κάθε αντικείμενο και κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται κατά την έναρξη της διαδρομής απογείωσης.

(9) Διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης. Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται διαθέσιμο από την αρμόδια Αρχή και είναι κατάλληλο για την τροχοδρόμηση ενός αεροπλάνου που απογειώνεται.

(10) Βρεγμένος διάδρομος (Wet). Ένας διάδρομος θεωρείται βρεγμένος όταν η επιφάνεια του διαδρόμου καλύπτεται από νερό, ή ουσία συναφή, εκτός αυτών που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (α)(2) ή όταν υπάρχει αρκετή υγρασία στην επιφάνεια του διαδρόμου ώστε να προκαλεί αντανακλάσεις, χωρίς ωστόσο σημαντικές περιοχές να καλύπτονται από στάσιμα ύδατα.

(β) Οι όροι «απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης», «απόσταση απογείωσης», «διαδρομή απογείωσης», «καθαρό ίχνος πτήσης απογείωσης», «καθαρό ίχνος πτήσης διαδρομής με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας» και «καθαρό ίχνος πτήσης διαδρομής με δυο κινητήρες εκτός λειτουργίας» σε σχέση με το αεροπλάνο έχουν την έννοια που καθορίζεται στις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας σύμφωνα με τις οποίες πιστοποιήθηκε το αεροπλάνο ή όπως καθορίζεται από την Αρχή εάν αυτή κρίνει τον ορισμό ανεπαρκή προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τους επιχειρησιακούς περιορισμούς επιδόσεων.

ΤΜΗΜΑ Ζ΄

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Α

JAR-OPS 1.485

Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, προκειμένου να προσδιορισθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) συμπληρώνονται, εφόσον είναι αναγκαίο, από άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, σε περίπτωση που τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου είναι ανεπαρκή ως προς τα παρακάτω σημεία:

(1) Συνυπολογισμός των λογικά αναμενόμενων αντίξοων συνθηκών πτητικής λειτουργίας, όπως απογείωση και προσγείωση σε διαδρόμους μετά καταλοίπων, και

(2) Συνυπολογισμός βλάβης κινητήρα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων πτήσης.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, σε περίπτωση βρεγμένου διαδρόμου και διαδρόμου μετά καταλοίπων, χρησιμοποιούνται δεδομένα επιδόσεων που καθορίζονται σύμφωνα με τα JAR 25X1.591 ή ισοδύναμα, τα οποία είναι αποδεκτά από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 1.485(b).)

JAR-OPS 1.490

Απογείωση

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί τις ακόλουθες απαιτήσεις κατά τον προσδιορισμό της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας απογείωσης:

(1) Η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης,

(2) Η απόσταση απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, συνυπολογιζομένης της απόστασης απελευθέρωσης εμποδίων (clearway) για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης,

(3) Η διαδρομή απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης,

(4) Η συμμόρφωση με την παρούσα παράγραφο πρέπει να αποδεικνύεται χρησιμοποιώντας μια απλή τιμή της ταχύτητας V1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση, και

(5) σε βρεγμένο διάδρομο ή διάδρομο μετά καταλοίπων, η μάζα απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την επιτρεπόμενη μάζα για απογείωση σε στεγνό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.

(γ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο,

(2) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο,

(3) Την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου,

(4) Την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της απογείωσης,

(5) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί, και

(6) Την ενδεχόμενη απώλεια μήκους διαδρόμου που οφείλεται στην ευθυγράμμιση του αεροπλάνου πριν από την απογείωση. (Βλέπε IEM OPS 1.490(c)(6).)

JAR-OPS 1.495

Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το καθαρό ίχνος πτήσης (net flight path) κατά την απογείωση είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 35 ποδών ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90μ. στην οποία συναθροίζεται το 0,125 * D, όπου D είναι η οριζόντια απόσταση την οποία έχει διανύσει το αεροπλάνο από το τέλος του διαθέσιμου μήκους διαδρομής απογείωσης ή το τέλος της απόστασης απογείωσης εάν έχει προγραμματιστεί στροφή πριν το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτέρυγας μικρότερο από 60μ. μπορεί να χρησιμοποιείται η οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος της πτέρυγας του αεροπλάνου συν 60 μ. συν 0,125*D. (Βλέπε IEM OPS 1.495(a).)

(β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Την μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης,

(2) Το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο,

(3) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο, και

(4) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

(γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω:

(1) Δεν επιτρέπονται αλλαγές ίχνους έως το σημείο όπου το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση έχει επιτύχει ύψος ίσο με το ήμισυ του εκπετάσματος πτέρυγας, αλλά όχι μικρότερο των 50 ποδών πάνω από το υψόμετρο του τέλους της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης. Από το σημείο αυτό και μέχρι το ύψος των 400 ποδών, η κλίση του αεροπλάνου δέον να μην υπερβαίνει τις 15°. Είναι δυνατή η θεώρηση γωνιών κλίσεως μεγαλύτερων των 15°, αλλά όχι μεγαλύτερων των 25°, μετά το ύψος των 400 ποδών.

(2) Κάθε τμήμα του καθαρού ίχνους πτήσης απογείωσης στο οποίο το αεροσκάφος λαμβάνει κλίση μεγαλύτερη των 15° πρέπει να είναι ελεύθερο από οιοδήποτε εμπόδιο εντός των οριζοντίων αποστάσεων, που καθορίζονται στις υποπαραγράφους (α), (δ) και (ε) της παρούσας παραγράφου, σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 50 ποδών, και

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ακολουθεί ειδικές διαδικασίες, υποκείμενες στην έγκριση της Αρχής, για την εφαρμογή αυξημένων γωνιών κλίσης οι οποίες δεν υπερβαίνουν τις 20°, σε ύψος μεταξύ 200 και 400 ποδών ή τις 30° σε ύψος άνω των 400 ποδών (βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.495 υποπαράγραφος (γ)(3)),

(4) Πρέπει να συνυπολογίζεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης στις επιχειρησιακές ταχύτητες και στο ίχνος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των αυξήσεων της απόστασης που προκύπτουν από τις αυξημένες επιχειρησιακές ταχύτητες. (Βλέπε AMC OPS 1.495(c)(4).)

(δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης δεν απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια σε πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

(1) 300 μ, εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου (βλέπε AMC OPS 1.495(d)(1) &(e)(1)), ή

(2) 600 μ, για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

(ε) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια σε πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:

(1) 600 μ, εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου (βλέπε AMC OPS 1.495(d)(1) &(e)(1)), ή

(2) 900 μ. για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

(στ) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του JAR-OPS 1.495 και οι οποίες εξασφαλίζουν ασφαλή πορεία, με παράκαμψη των εμποδίων, ώστε το αεροσκάφος είτε να πληροί τις προϋποθέσεις διαδρομής του JAR-OPS 1.500, είτε να μπορεί να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή σε άλλο αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης. (Βλέπε IEM OPS 1.495(f).)

JAR-OPS 1.500

Κατά τη διαδρομή - ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

(Βλέπε AMC OPS 1.500)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης σ' όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής που παρουσιάζονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) και είναι κατάλληλα για τις μετεωρολογικές συνθήκες που αναμένονται κατά την πτήση, η οποία εκτελείται με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, είναι σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (β) ή (γ). Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική βαθμίδα (positive gradient) σε ύψος 1.500 ποδών πάνω από το αεροδρόμιο, όπου ενδεχομένως θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση σε περίπτωση βλάβης του κινητήρα. Σε μετεωρολογικές συνθήκες που απαιτούν την λειτουργία αντιπαγωτικών συστημάτων, οι επιπτώσεις της χρήσης αυτών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο καθαρό ίχνος πτήσης (net flight path).

(β) Η βαθμίδα του καθαρού ίχνους πτήσης πρέπει να είναι θετική τουλάχιστον σε ύψος 1.000 ποδών πάνω από

έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια κατά τη διαδρομή και εντός απόστασης 9,3χλμ. (5nm) σε αμφότερες τις πλευρές της προγραμματιζόμενης διαδρομής.

(γ) Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να επιτρέπει τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου από το ύψος πλεύσης προς αεροδρόμιο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί προσγείωση με βάση το JAR-OPS 1.515 ή 1.520 κατά περίπτωση, με το καθαρό ίχνος πτήσης να διαθέτει κατακόρυφο χώρο ελεύθερο εμποδίων τουλάχιστον 2.000 ποδών πάνω από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια κατά την διαδρομή, εντός απόστασης 9,3 χλμ. (5 nm) σε αμφότερες τις πλευρές της προγραμματιζόμενης διαδρομής με βάση τις υποπαραγράφους (1) έως (4) κατωτέρω:

(1) Ο κινητήρας θεωρείται ότι θα υποστεί βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής,

(2) Συνυπολογίζεται η επίδραση των ανέμων στο ίχνος πτήσης,

(3) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η ποσότητα που απομένει επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας, και

(4) Το αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται πιθανό ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση του αεροπλάνου μετά από βλάβη κινητήρα, πρέπει να πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

(i) Να πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που αντιστοιχούν στην αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, και

(ii) Τα μετεωρολογικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού ή ο συνδυασμός αυτών, καθώς και οι αναφορές κατάστασης αεροδρομίου να δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης είναι δυνατή η πραγματοποίηση ασφαλούς προσγείωσης.

(δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του JAR-OPS 1.500, ο αερομεταφορέας πρέπει να αυξάνει τα περιθώρια εύρους που περιέχονται στις υποπαραγράφους (β) και (γ) στα 18,5 χλμ. (10 νμ), εφόσον η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί το 95% του επιπέδου συγκράτησης (containment level).

JAR-OPS 1.505

Κατά τη διαδρομή - Αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, δύο εκ των οποίων είναι εκτός λειτουργίας

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κανένα σημείο του σχεδιαζόμενου ίχνους πτήσης, αεροπλάνο που διαθέτει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν θα απέχει περισσότερο από 90 λεπτά, έχοντας ταχύτητα πλεύσης μεγίστης εμβέλειας με πλήρη ισχύ υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και άπνοιας, από αεροδρόμιο στο οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη σε βάρος προσγείωση, εκτός εάν πληρούνται οι υποπαράγραφοι (β) έως (στ) κατωτέρω.

(β) Τα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας πρέπει να καθιστούν δυνατή τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου, στις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, από το σημείο που θεωρείται ότι οι δύο κινητήρες παρουσίασαν βλάβη ταυτόχρονα, έως το αεροδρόμιο όπου είναι δυνατή η προσγείωση και η πλήρης ακινητοποίηση, εφόσον εφαρμόζεται η προκαθορισμένη διαδικασία προσγείωσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας. Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να είναι ελεύθερο εμποδίων κατακόρυφα, σε ύψος τουλάχιστον 2000 ποδών από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια, καθ' όλη την πορεία, εντός απόστασης 9,3 χλμ (5 νμ) σε αμφότερες τις πλευρές της σχεδιαζόμενης διαδρομής. Σε υψόμετρα και μετεωρολογικές συνθήκες που απαιτούν τη χρήση αντιπαγωτικών συστημάτων, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση της χρήσης αυτών στα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης. Εάν η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί το 95% του επιπέδου συγκράτησης (containment level), ο αερομεταφορέας πρέπει να αυξάνει το περιθώριο εύρους, που αναφέρεται, ανωτέρω, στα 18,5χλμ (10 νμ).

(γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής όπου το αεροσκάφος βρίσκεται πάνω από 90 λεπτά με ταχύτητα συντηρητικής πλεύσης (long range cruise) με όλους τους κινητήρες, υπό κανονική θερμοκρασία και νηνεμία, μακριά από το αεροδρόμιο όπου πληρούνται οι προϋποθέσεις απόδοσης (performance requirements) που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.

(δ) Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική βαθμίδα σε ύψος 1.500 ποδών πάνω από το αεροδρόμιο όπου υποτίθεται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά από βλάβη των δύο κινητήρων.

(ε) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομένουσα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.

(στ) Η αναμενόμενη μάζα του αεροσκάφους στο σημείο όπου θεωρείται ότι δύο κινητήρες παρουσιάζουν βλάβη, δεν πρέπει να είναι μικρότερη από εκείνη που θα περιελάμβανε επαρκή καύσιμα για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο προσγείωσης και την άφιξη σε ύψος τουλάχιστον 1500 ποδών πάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και κατόπιν για την πραγματοποίηση οριζόντιας πτήσης για 15 λεπτά.

JAR-OPS 1.510

Αεροδρόμια Προσγείωσης - Προορισμού και Εναλλαγής

(Βλέπε AMC OPS 1.510 και 1.515)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που καθορίζεται με βάση το JAR-OPS 1.475 (α), δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για το ύψος και την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.

(β) Ο αερομεταφορέας για προσεγγίσεις δι' οργάνων με βαθμίδα αποτυχημένης προσέγγισης μεγαλύτερης από 2,5% πρέπει να επαληθεύει ότι η αναμενόμενη μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου επιτρέπει μία αποτυχημένη προσέγγιση με βαθμίδα ανόδου μεγαλύτερη ή ίση από την βαθμίδα αποτυχημένης προσέγγισης σε διαμόρφωση και ταχύτητα αποτυχημένης προσέγγισης με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας (βλέπε JAR 25.121(d)). Η χρήση εναλλακτικής μεθόδου πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή (βλέπε IEM OPS 1.510(b) και (c)).

(γ) Ο αερομεταφορέας για προσεγγίσεις δι' οργάνων σε αποφασιστικά σχετικά ύψη (DHs) κάτω των 200 ποδών, πρέπει να επαληθεύει ότι η αναμενόμενη μάζα προσέγγισης του αεροπλάνου επιτρέπει μία αποτυχημένη προσέγγιση με βαθμίδα ανόδου τουλάχιστον 2,5%, με βλάβη

στον κρίσιμο κινητήρα και με την ταχύτητα και διαμόρφωση που χρησιμοποιείται σε επανακύκλωση ή με την δημοσιευμένη βαθμίδα ανόδου, ανάλογα με το ποια είναι μεγαλύτερη (βλέπε JARAWO 243). Η χρήση εναλλακτικής μεθόδου πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή (βλέπε IEM OPS 1.510(b) και (c)).

JAR-OPS 1.515

Προσγείωση - Στεγνός διάδρομος

(Βλέπε AMC OPS 1.510 και 1.515)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου, που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.475 (α), αναφορικά με τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, επιτρέπει την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης από απόσταση 50 ποδών πάνω από το κατώφλι του διαδρόμου:

(1) Για αεροσκάφη με στροβιλοκινητήρες εντός του 60% της διαθέσιμης διαδρομής προσγείωσης, ή

(2) Για αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες, εντός του 70% της διαθέσιμης διαδρομής προσγείωσης,

(3) Για διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία (Steep approach) η Αρχή δύναται να εγκρίνει τη χρήση δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α)(1) και (α)(2) ανωτέρω, κατά περίπτωση, η οποία βασίζεται σε περιοριστικό ύψος (screen height) διέλευσης κάτω των 50 ποδών, αλλά όχι μικρότερο των 35 ποδών (Βλέπε Προσάρτημα 1 για το JAR-OPS 1.515 (α)(3)),

(4) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α)(1) και (α)(2) ανωτέρω, η Αρχή δύναται να εγκρίνει κατ' εξαίρεση, εάν κρίνει ότι παρίσταται ανάγκη (βλέπε Προσάρτημα 1), την εκτέλεση χειρισμών βραχείας προσγείωσης (Short Landing Operations), σύμφωνα με τα Προσαρτήματα 1 και 2, καθώς και με οιουσδήποτε άλλους πρόσθετους όρους που η Αρχή κρίνει αναγκαίους προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφαλείας για την συγκεκριμένη περίπτωση.

(β) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο,

(2) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου, και

(3) την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση προσγείωσης εφόσον είναι μεγαλύτερη από +/-2%.

(γ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, πρέπει να θεωρήσει ότι:

(1) η προσγείωση του αεροπλάνου πραγματοποιείται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, σε συνθήκες άπνοιας, και

(2) το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και μορφολογία εδάφους. (Βλέπε IEM OPS 1.515(c).)

(δ) Εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (γ)(1) ανωτέρω, σχετικά με αεροδρόμιο προορισμού που διαθέτει έναν και μόνο διάδρομο, όπου η προσγείωση εξαρτάται από συγκεκριμένη συνιστώσα ανέμου, το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει εφόσον υποδεικνύονται 2 αεροδρόμια εναλλαγής που καθιστούν δυνατή την τήρηση των διατάξεων των υποπαραγράφων (α), (β) και (γ). Πριν ξεκινήσει η προσέγγιση προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού, ο κυβερνήτης θα πρέπει να είναι βέβαιος ότι η προσγείωση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε πλήρη συμμόρφωση προς το JAR-OPS 1.510 και τις υποπαραγράφους (α) και (β) ανωτέρω.

(ε) Εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να συμμορφωθεί προς την υποπαράγραφο (γ)(2) ανωτέρω, όσον αφορά το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροσκάφος μπορεί να αναχωρήσει εφόσον υποδεικνύεται αεροδρόμιο εναλλαγής που καθιστά δυνατή την τήρηση των διατάξεων των υποπαραγράφων (α), (β) και (γ).

JAR-OPS 1.520

Προσγείωση - Βρεγμένοι διάδρομοι και διάδρομοι μετά καταλοίπων

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι βρεγμένος, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με το 115% της απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης, καθοριζόμενης σύμφωνα με το JAR-OPS 1.515.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης, ο διάδρομος ενδέχεται να είναι μετά κατάλοιπών, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με την απόσταση προσγείωσης, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α), ανωτέρω, ή τουλάχιστον με το 115% της απόστασης προσγείωσης που καθορίζεται με βάση τα δεδομένα εγκεκριμένης απόστασης προσγείωσης διαδρόμου μετά καταλοίπων ή με βάση άλλα αντίστοιχα δεδομένα, εγκεκριμένα από την Αρχή, ανάλογα με το ποια απόσταση είναι μεγαλύτερη.

(γ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε βρεγμένο διάδρομο μικρότερης από αυτήν που προβλέπεται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από το JAR-OPS 1.515(α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) περιλαμβάνει πρόσθετες ειδικές πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε βρεγμένους διαδρόμους.

(δ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε ειδικά προετοιμασμένο διάδρομο μετά καταλοίπων μικρότερης από αυτήν που προβλέπεται στη υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από το JAR-OPS 1.515(α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου περιλαμβάνει συγκεκριμένες πρόσθετες πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε διαδρόμους μετά καταλοίπων.

(ε) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις των υποπαραγράφων (β), (γ) και (δ), ανωτέρω, τα κριτήρια του JAR-OPS 1.515 ισχύουν ανάλογα, εκτός από την περίπτωση του JAR-OPS 1.515(α)(1) και (α)(2) η οποία δεν εφαρμόζεται στη υποπαράγραφο (β), ανωτέρω.

Προσάρτημα 1 για το JAR-OPS 1.495(γ)(3)

Έγκριση για αυξημένες γωνίες κλίσης (bank angles)

(α) Για την χρήση αυξημένων γωνιών κλίσης που απαι-

τούν ειδική έγκριση, πρέπει να πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

(1) Το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) πρέπει να περιλαμβάνει εγκεκριμένα δεδομένα για την απαιτούμενη αύξηση ταχύτητας πτήσης, καθώς και δεδομένα που καθιστούν δυνατό το σχεδιασμό του ίχνους πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις αυξημένες γωνίες κλίσης και ταχύτητες.

(2) Η χρήση οπτικής καθοδήγησης πρέπει να είναι δυνατή για την ακρίβεια της πλοήγησης.

(3) Τα μετεωρολογικά ελάχιστα και οι περιορισμοί σε σχέση με τον άνεμο πρέπει να προσδιορίζονται για κάθε διάδρομο και να εγκρίνονται από την Αρχή.

(4) Εκπαίδευση σύμφωνα με το JAR-OPS 1.975.

Προσάρτημα 1 για το JAR-OPS 1.515(α)(3)

Διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία
(Steep Approach)

(α) Οι Αρχή δύναται να εγκρίνει την εφαρμογή διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία χρησιμοποιώντας γωνίες ίχνους καθόδου (glide slope) 4,5° ή μεγαλύτερες και περιοριστικά ύψη διέλευσης 50 ποδών κατ' ανώτατο όριο, αλλά όχι κάτω των 35 ποδών, εφόσον πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

(1) Το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου πρέπει να αναφέρει την μέγιστη επιτρεπτή γωνία ίχνους καθόδου, κάθε άλλο περιορισμό, τις κανονικές ή μη-κανονικές διαδικασίες ή τις διαδικασίες επείγουσας ανάγκης σχετικά με προσέγγιση μεγάλης γωνίας, καθώς και τις τροποποιήσεις στα δεδομένα μήκους διαδρόμου, εφόσον χρησιμοποιούνται κριτήρια προσέγγισης μεγάλης γωνίας,

(2) κάθε αεροδρόμιο στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστούν διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία πρέπει να διαθέτει κατάλληλο σύστημα αναφοράς ίχνους καθόδου, το οποίο να περιλαμβάνει τουλάχιστον σύστημα οπτικής ένδειξης ίχνους καθόδου και

(3) τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να καθορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε διαδικασία προσέγγισης με μεγάλη γωνία. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

(i) Η κατάσταση εμποδίων,

(ii) Ο τύπος της αναφοράς ίχνους καθόδου και καθοδήγησης διαδρόμου, όπως οπτικά βοηθήματα, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB,

(iii) Η ελάχιστη οπτική αναφορά που απαιτείται σε DH και MDA·

(iv) Ο διαθέσιμος αεροπορικός εξοπλισμός ,

(v) Τα προσόντα χειριστή και η ειδική εξοικείωσή του με το εκάστοτε αεροδρόμιο,

(vi) Οι περιορισμοί και οι διαδικασίες που προβλέπει το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, και

(vii) Τα κριτήρια αποτυχημένης προσέγγισης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.515 (α)(4)

Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης (Short field landing)

(α) Για τους σκοπούς του JAR-OPS 1.515(α)(4), η απόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της επιτρεπόμενης μάζας προσγείωσης, δύναται να αποτελείται από το χρήσιμο μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής αθροιζόμενο με τη διαθέσιμη δηλωθείσα απόσταση προσγείωσης. Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τους χειρισμούς αυτούς σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

(1) Απόδειξη της ανάγκης για την διενέργεια χειρισμών βραχείας προσγείωσης. Πρέπει να υφίσταται σαφές κοινό συμφέρον και ανάγκη που υπαγορεύεται από λόγους επιχειρησιακής φύσεως για την εκτέλεση της πτητικής εκμετάλλευσης, είτε λόγω της απομακρυσμένης θέσης του αεροδρομίου είτε λόγω των φυσικών περιορισμών σχετικά με την επέκταση του διαδρόμου.

(2) Κριτήρια σχετικά με το αεροπλάνο και την πτητική λειτουργία.

(i) Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης εγκρίνονται μόνο για αεροπλάνα στα οποία η κάθετη απόσταση μεταξύ του ίχνους του ματιού του πιλότου και του ίχνους του χαμηλότερου σημείου των τροχών και με το αεροπλάνο να βρίσκεται σε κανονικό ίχνος καθόδου, δεν υπερβαίνει τα 3 μέτρα.

(ii) Σε περίπτωση θέσπισης επιχειρησιακών ελάχιστων αεροδρομίου, η ορατότητα διαδρόμου (RVR) δεν πρέπει να είναι μικρότερη του 1,5χλμ. Επιπλέον, οι περιορισμοί ανέμου πρέπει να προσδιορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(iii) Η ελάχιστη πείρα του χειριστή, οι απαιτήσεις εκπαίδευσης και η εξοικείωση με το αεροδρόμιο, πρέπει να προσδιορίζονται για παρόμοιες επιχειρήσεις στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(3) Με την υπόθεση ότι το ύψος διέλευσης πάνω από το σημείο έναρξης του προς χρήση μήκους της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι 50 πόδια.

(4) Πρόσθετα κριτήρια. Η Αρχή δύναται να επιβάλει πρόσθετες απαιτήσεις οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για την ασφαλή πτητική λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τύπου του αεροπλάνου, τα ορεογραφικά χαρακτηριστικά στην περιοχή προσέγγισης, τα διαθέσιμα βοηθήματα προσέγγισης, καθώς και τις πιθανότητες αποτυχημένης προσέγγισης / ματαιωθείσας προσγείωσης. Για παράδειγμα, τέτοιου είδους πρόσθετη απαίτηση συνιστά η προϋπόθεση για σύστημα οπτικής ένδειξης καθόδου τύπου VASI (οπτική ένδειξη ίχνους καθόδου)/PAPI (ενδείκτης ίχνους προσέγγισης ακριβείας).

Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 1.515(α)(4)

Κριτήρια σχετικά με το αεροδρόμιο για χειρισμούς
βραχείας προσγείωσης

(α) Η χρήση της περιοχής ασφαλείας πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή του αεροδρομίου.

(β) Το ωφέλιμο μήκος της δηλωθείσας περιοχής ασφαλείας, σύμφωνα με τις διατάξεις την 1.515(α)(4), και του παρόντος προσαρτήματος, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 90 μέτρα.

(γ) Το πλάτος της δηλωθείσας περιοχής ασφαλείας ισούται τουλάχιστον με το διπλάσιο του πλάτους του διαδρόμου ή το διπλάσιο του εκπετάσματος πτέρυγας, ανάλογα ποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο, ενώ το κέντρο της περιοχής αυτής είναι τοποθετημένο στην ίδια ευθεία με τον άξονα του διαδρόμου.

(δ) Η δηλωθείσα ασφαλής περιοχή πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τα εμπόδια ή τις κοιλότητες που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το αεροπλάνο εάν προσγειωθεί εντός αυτής, πριν τον διάδρομο «κοντός» (undershoot), ενώ κανένα κινητό αντικείμενο δεν επιτρέπεται εντός της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής όταν ο διάδρομος χρησιμοποιείται για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης.

(ε) Η κλίση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5% στην ανοδική κλίση και το 2% στην καθοδική κλίση προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.

(στ) Για τους σκοπούς αυτής της πτητικής λειτουργίας, δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή της απαίτησης έντασης

διόπτευσης (bearing strength) του JAR-OPS 1.480(α)(5) στην δηλωθείσα περιοχή ασφαλείας.

ΤΜΗΜΑ Η΄

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β

JAR-OPS 1.525

Γενικά

(α) Δεν επιτρέπεται η εκμετάλλευση μονοκινητήριου αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα:

(1) τη νύχτα, ή

(2) σε μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης (IMC), εκτός εάν εκτελείται ειδική πτήση με κανόνες εξ όψεως (SVFR).

Σημείωση: Οι περιορισμοί στην πτητική λειτουργία μονοκινητήριων αεροπλάνων καλύπτονται από το JAR-OPS 1.240(α)(6).

(β) Ο αερομεταφορέας μεταχειρίζεται αεροπλάνα με δύο κινητήρες, τα οποία δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις ανόδου του παραρτήματος 1 του JAR-OPS 1.525(β) ως μονοκινητήρια αεροπλάνα.

JAR-OPS 1.530

Απογείωση

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η χωρίς συντελεστή απόσταση απογείωσης, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, δεν υπερβαίνει:

(1) Όταν πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,25, το διαθέσιμο μήκος διαδρόμου για απογείωση, ή

(2) Όταν διατίθεται προέκταση διαδρόμου για ματαίωση απογείωσης (stopway) ή/και προέκταση διαδρόμου απελευθέρωσης εμποδίων για απογείωση(clearway), τα ακόλουθα:

(i) Το διαθέσιμο μήκος διαδρόμου απογείωσης,

(ii) Όταν πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,15, δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, και

(iii) Όταν πολλαπλασιαζόμενη με το συντελεστή 1,3, δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης - ακινητοποίησης.

(γ) Ο αερομεταφορέας, για να είναι σύμφωνος προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β) ανωτέρω, λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Την μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης,

(2) Το απόλυτο ύψος πιέσης στο αεροδρόμιο,

(3) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο,

(4) Την κατάσταση και το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου (βλέπε AMC OPS 1.530(c)(4) και IEM OPS 1.530(c)(4)),

(5) Την κλίση του διαδρόμου προς την διεύθυνση απογείωσης (βλέπε AMC OPS 1.530(c)(5)) και

(6) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

JAR-OPS 1.535

Αποφυγή εμποδίων απογείωσης - Πολυκινητήρια αεροπλάνα

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το ίχνος πτήσης απογείωσης των αεροπλάνων που διαθέτουν δύο ή περισσότερους κινητήρες, όπως καθορίζεται στη παρούσα υποπαράγραφο, είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφο απόσταση 50 ποδών τουλάχιστον ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90μ συν 0,125*D, όπου D η οριζόντια απόσταση που διανύει ένα αεροπλάνο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης ή το τέλος της απόστασης απογείωσης, εφόσον προβλέπεται στροφή πριν το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης, όπως ορίζονται στις υποπαραγράφους (β) και (γ) κατωτέρω. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτέρυγας μικρότερο από 60μ. μπορεί να χρησιμοποιείται η οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος της πτέρυγας του αεροπλάνου συν 60 μ. συν 0,125 *D. Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις της παρούσης υποπαραγράφου (βλέπε AMC OPS 1.535(a) και IEM OPS 1.535(a).) πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ότι:

(1) Το ίχνος πτήσης απογείωσης ξεκινά σε ύψος 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης σύμφωνα με το JAR-OPS 1.530(β) και τελειώνει σε ύψος 1500 ποδών πάνω από την επιφάνεια,

(2) Το αεροπλάνο δεν παίρνει κλίση πριν φτάσει στο ύψος των 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια και στη συνέχεια η γωνία κλίσης δεν υπερβαίνει τις 15°,

(3) Η βλάβη του κρίσιμου κινητήρα συμβαίνει στο σημείο του ίχνους πτήσης απογείωσης με συνθήκες πλήρους ισχύος, όπου αναμένεται η απώλεια της αναφοράς οπτικής επαφής με σκοπό την αποφυγή των εμποδίων,

(4) Η βαθμίδα του ίχνους πτήσης απογείωσης από τα 50 πόδια έως το υποτιθέμενο ύψος βλάβης του κινητήρα ισούται με τη μέση βαθμίδα με πλήρη ισχύ κατά την άνοδο και τη μετάβαση στη κανονική διαμόρφωση διαδρομής (enroute configuration), πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 0,77, και

(5) Η βαθμίδα του ίχνους πτήσης απογείωσης από το ύψος που έχει επιτευχθεί σύμφωνα με την υποπαράγραφο (4) ανωτέρω έως το τέλος του ίχνους πτήσης απογείωσης ισούται με τη βαθμίδα ανόδου σε κανονική διαδρομή (enroute climb) αεροπλάνου με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, όπως παρουσιάζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM).

(β) Για να είναι σύμφωνος προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης δεν απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

(1) 300 μ, εφόσον η πτήση εκτελείται υπό συνθήκες που επιτρέπουν πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας ή εφόσον διατίθενται βοηθήματα πλοήγησης τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στο χειριστή να διατηρεί το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης με την ίδια ακρίβεια (βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.535 (β)(1) και (γ)(1)), ή

(2) 600 μ, για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

(γ) Για να είναι σύμφωνος προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

(1) 600 μ για πτήσεις που εκτελούνται υπό συνθήκες που επιτρέπουν την πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας (βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.535 (β)(1) και (γ)(1)),

(2) 900 μ για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

(δ) Για να είναι σύμφωνος προς τις διατάξεις των υποπαραγράφων (α), (β) και (γ), ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τα ακόλουθα:

(1) Την μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης,

(2) Το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο,

(3) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο, και

(4) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

JAR-OPS 1.540

Κανονική διαδρομή - Πολυκινητήρια αεροπλάνα

(Βλέπε IEM OPS 1.540)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο, στις αναμενόμενες για την πτήση μετεωρολογικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης ενός κινητήρα και με τους υπόλοιπους κινητήρες να λειτουργούν εντός των προβλεπομένων συνθηκών μέγιστης συνεχούς ισχύος, μπορεί να συνεχίζει την πτήση στο σχετικό ελάχιστο ύψος ή σε ύψος πάνω από αυτό για την επίτευξη ασφαλούς πτήσης, όπως αναφέρεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης μέχρι 1000 πόδια πάνω από αεροδρόμιο όπου μπορούν να επιτευχθούν οι απαιτούμενες επιδόσεις.

(β) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω:

(1) Το αεροπλάνο δεν πρέπει να ίπταται σε ύψος το οποίο υπερβαίνει εκείνο του οποίου ο βαθμός ανόδου ισούται με 300 πόδια ανά λεπτό, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν εντός των καθορισμένων συνθηκών μέγιστης συνεχούς ισχύος, και

(2) Η καθ' υπόθεση βαθμίδα κανονικής διαδρομής (en-route climb gradient) με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας είναι η μέγιστη βαθμίδα ανόδου ή καθόδου, ανάλογα με την περίπτωση, αντίστοιχα αυξημένη κατά 0,5% ή μειωμένη κατά 0,5%.

JAR-OPS 1.542

Κανονική διαδρομή- Μονοκινητήρια αεροπλάνα

(Βλέπε IEM OPS 1.542)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο, στις αναμενόμενες για την πτήση μετεωρολογικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης κινητήρα, είναι ικανό να φθάσει σε τόπο από όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση. Αναφορικά με τα χερσαία αεροπλάνα, απαιτείται χερσαία έκταση, εκτός και η Αρχή εγκρίνει διαφορετικά. (Βλέπε AMC OPS 1.542(a).)

(β) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω:

(1) Το αεροπλάνο δεν πρέπει να ίπταται, ενώ ο κινητήρας λειτουργεί μέσα στις καθοριζόμενες συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος, σε ύψος που υπερβαίνει εκείνο του οποίου ο βαθμός ανόδου ισούται με 300 πόδια ανά λεπτό, και

(2) Η καθ' υπόθεση βαθμίδα κανονικής διαδρομής είναι η μέγιστη βαθμίδα καθόδου αυξημένη κατά 0,5%.

JAR-OPS 1.545

Προσγείωση - αεροδρόμιο προορισμού και αεροδρόμια εναλλαγής

(Βλέπε AMC OPS 1.545 &1.550)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το βάρος προσγείωσης του αεροσκάφους, που καθορίζεται με βάση το JAR-OPS 1.475(α), δεν υπερβαίνει το μέγιστο βάρος προσγείωσης που καθορίζεται για το ύψος και την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.

JAR-OPS 1.550

Προσγείωση - Στεγνός διάδρομος

(Βλέπε AMC OPS 1.545 &1.550)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου, που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.475(α), για τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης, καθιστά εφικτή την προσγείωση μέχρι της πλήρους ακινητοποίησης από απόσταση 50 ποδών πάνω από το κατώφλι του διαδρόμου και μέσα στα πλαίσια του 70% της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε κάθε αεροδρόμιο εναλλαγής.

(1) Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τη χρήση δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, η οποία βασίζεται σε ύψος διέλευσης κάτω των 50 ποδών, αλλά όχι μικρότερο των 35 ποδών (βλέπε Προσάρτημα 1 της JAR-OPS 1.550 (α)).

(2) Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τους χειρισμούς βραχείας προσγείωσης, σύμφωνα με τα κριτήρια του Προσαρτήματος 2 του JAR-OPS 1.550(α).

(β) Για να είναι σύμφωνος προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τα ακόλουθα:

(1) Το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο,

(2) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου,

(3) Την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου (βλέπε AMC OPS 1.550(b)(3)), και

(4) την κλίση του διαδρόμου προς την διεύθυνση της προσγείωσης (βλέπε AMC OPS 1.550(b)(4)).

(γ) Για τον προγραμματισμό ενός αεροσκάφους, σύμφωνα με τη υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Η προσγείωση του αεροπλάνου πραγματοποιείται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, σε συνθήκες άπνοιας και

(2) Το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα, η κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και μορφολογία εδάφους. (Βλέπε IEM OPS 1.550(c).)

(δ) Σε περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με τη υποπαράγραφο (γ)(2) ανωτέρω, σχετικά με το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροπλάνο ενδέχεται να προγραμματιστεί για την εκτέλεση της πτήσης, εφόσον οριστεί αεροδρόμιο εναλλαγής, στο οποίο είναι εφικτή η πλήρης συμμόρφωση με τις διατάξεις των υποπαραγράφων (α), (β) και (γ) ανωτέρω.

JAR-OPS 1.555

Προσγείωση - βρεγμένοι διάδρομοι και διάδρομοι μετά καταλοίπων

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι βρεγμένος, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης είναι ίση ή υπερβαίνει την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.550 πολλαπλασιαζόμενη με το συντελεστή 1,15. (Βλέπε IEM OPS 1.555(a).)

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι μετά καταλοίπων, η απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται χρησιμοποιώντας στοιχεία αποδεκτά από τις αρχές για τις συνθήκες αυτές, δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης.

(γ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε βρεγμένο διάδρομο μικρότερης από αυτήν που προβλέπεται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτήν που απαιτείται από την JAR-OPS 1.550(α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) περιλαμβάνει πρόσθετες ειδικές πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε βρεγμένους διαδρόμους.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.525 (β)

Γενικά - Άνοδος απογείωσης και προσγείωσης

Οι απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος βασίζονται στις απαιτήσεις των JAR-23.63 (γ)(1) και JAR-23.63 (γ)(2).

(α) Άνοδος μετά την απογείωση

(1) Όλοι οι κινητήρες να βρίσκονται σε λειτουργία

(i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου μετά την απογείωση πρέπει να είναι τουλάχιστον 4% με:

(Α) Ισχύ απογείωσης σε κάθε κινητήρα,

(Β) Το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης εκτός εάν το σύστημα προσγείωσης μπορεί να ανασυρθεί σε χρόνο μικρότερο των 7 δευτερολέπτων, οπότε θεωρείται ως ανασυρμένο,

(Γ) Τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση(-εις) απογείωσης και

(Δ) Ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη από τη μέγιστη τιμή των 1,1*V_{MC} και 1,2*V_{S1}.

(2) Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

(i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου σε ύψος 400 ποδών πάνω από την επιφάνεια απογείωσης πρέπει να είναι μετρήσιμα θετική με:

(Α) Τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας,

(Β) Τον εναπομείναντα κινητήρα σε ισχύ απογείωσης,

(Γ) Το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο,

(Δ) Τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση(-εις) απογείωσης, και

(Ε) Ταχύτητα ανόδου ίση με αυτήν που επιτεύχθηκε στα 50 πόδια.

(ii) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου δεν πρέπει να είναι μικρότερη του 0,75% σε ύψος 1500 ποδών πάνω από την επιφάνεια απογείωσης με:

(Α) Τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας,

(Β) Τον εναπομείναντα κινητήρα να μην υπερβαίνει τη μέγιστη συνεχή ισχύ,

(Γ) Το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο,

(Δ) Τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης ανασυρμένα και

(Ε) Ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη της 1,2*VS1.

(β) Άνοδος προσγείωσης

(1) Όλοι οι κινητήρες να βρίσκονται σε λειτουργία.

(i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου πρέπει να είναι τουλάχιστον 2,5% με:

(Α) Ισχύ ή ώση που δεν υπερβαίνει την αντίστοιχη ισχύ ή ώση που αναπτύσσεται 8 δευτερόλεπτα μετά την εκκίνηση των συστημάτων ελέγχου ισχύος από την ελάχιστη θέση βραδείας πτήσης (flight idle),

(Β) Το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης,

(Γ) Τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση προσγείωσης, και

(Δ) Ταχύτητα ανόδου ίση με V_{REF}.

(2) Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας.

(i) Ο σταθερός λόγος ανόδου δεν πρέπει να είναι μικρότερος του 0,75% σε ύψος 1500 ποδών πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης με:

(Α) Τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας,

(Β) Τον εναπομείναντα κινητήρα να μην υπερβαίνει τη μέγιστη συνεχή ισχύ,

(Γ) Το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο,

(Δ) Τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης ανασυρμένα, και

(Ε) Ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη της 1,2*VS1.

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.535 (β)(1) και (γ)(1)

Ίχνος πτήσης απογείωσης -

Πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας

Προκειμένου να καταστεί εφικτή η πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να βεβαιώνεται ότι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο χρόνο πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της οροφής και της ορατότητας, είναι τέτοιες ώστε να καθιστούν τα εμπόδια ή/και τα σημεία αναφοράς στο έδαφος, ορατά και αναγνωρίσιμα. Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να καθορίζει για το εκάστοτε αεροδρόμιο(-α), τις ελάχιστες καιρικές συνθήκες οι οποίες επιτρέπουν στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης να προσδιορίζει και να διατηρεί κατά τρόπο συνεχή, το ορθό ίχνος πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τα σημεία αναφοράς του εδάφους, προκειμένου να παρέχεται ασφαλής απελευθέρωση σε σχέση με τα εμπόδια και τη μορφολογία του εδάφους ως ακολούθως:

(α) Η διαδικασία πρέπει να είναι σαφώς προσδιορισμένη σε σχέση με τα σημεία αναφοράς στο έδαφος προκειμένου να καταστεί εφικτή η ανάλυση του ίχνους που πρέπει να ακολουθηθεί ως προς τις απαιτήσεις απελευθέρωσης εμποδίων,

(β) Η διαδικασία πρέπει να εντάσσεται στα πλαίσια των ικανοτήτων του αεροπλάνου όσον αφορά την προς τα εμπρός ταχύτητα (forward speed), τη γωνία κλίσης και τις επιπτώσεις του ανέμου,

(γ) Το πλήρωμα διακυβέρνησης πρέπει να είναι εφοδιασμένο με περιγραφή της διαδικασίας σε γραπτή ή/και εικονογραφημένη μορφή για δική του χρήση, και

(δ) Οι περιοριστικές περιβαλλοντικές συνθήκες πρέπει να διευκρινίζονται (π.χ. άνεμος, νέφωση, ορατότητα, συν-

θήκες νύχτας/ημέρας, φωτισμός περιβάλλοντα χώρου, φωτισμός εμποδίων).

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.550 (α)

Διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία (Steep Approach)

(α) Η Αρχή δύναται να εγκρίνει την εφαρμογή των διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία χρησιμοποιώντας γωνίες ίχνους καθόδου 4,5˚ ή μεγαλύτερες και περιοριστικά ύψη διέλευσης 50 ποδών κατ' ανώτατο όριο αλλά όχι κάτω των 35 ποδών, εφόσον πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

(1) Το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) πρέπει να αναφέρει την μέγιστη επιτρεπτή γωνία ίχνους καθόδου καθώς και κάθε άλλο περιορισμό, τις κανονικές, μη-κανονικές διαδικασίες ή τις διαδικασίες επείγουσας ανάγκης σχετικά με προσέγγιση μεγάλης γωνίας, καθώς και τις τροποποιήσεις στα δεδομένα μήκους διαδρόμου, εφόσον χρησιμοποιούνται κριτήρια προσέγγισης μεγάλης γωνίας,

(2) Κάθε αεροδρόμιο στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστούν διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία πρέπει να διαθέτει κατάλληλο σύστημα αναφοράς ίχνους καθόδου, το οποίο να περιλαμβάνει τουλάχιστον σύστημα οπτικής ένδειξης ίχνους καθόδου, και

(3) Τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να καθορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε διαδικασία προσέγγισης με μεγάλη γωνία. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

(i) Η κατάσταση εμποδίων,

(ii) Ο τύπος της αναφοράς ίχνους καθόδου και καθοδήγησης διαδρόμου, όπως οπτικά βοηθήματα, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB,

(iii) Η ελάχιστη οπτική αναφορά που απαιτείται σε DH και MDA,

(iv) Ο διαθέσιμος αεροπορικός εξοπλισμός,

(v) Τα προσόντα χειριστή και η ειδική εξοικείωσή του με το εκάστοτε αεροδρόμιο,

(vi) Τους περιορισμούς και τις διαδικασίες που προβλέπει το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, και

(vii) Τα κριτήρια αποτυχημένης προσέγγισης.

Προσάρτημα 2 του JAR-OPS 1. 550(α)

Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης

(α) Για τους σκοπούς της JAR-OPS 1.550(α)(2), η απόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της επιτρεπόμενης μάζας προσγείωσης δύναται να αποτελείται από το χρήσιμο μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής αθροιζόμενο με τη διαθέσιμη δηλωθείσα απόσταση προσγείωσης. Η Αρχή εγκρίνει τους χειρισμούς αυτούς σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

(1) Η χρησιμοποιούμενη δηλωθείσα ασφαλής περιοχής πρέπει να εγκριθεί από την Αρχή του αεροδρομίου,

(2) Η δηλωθείσα ασφαλής περιοχή πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τα εμπόδια ή τις κοιλότητες που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το αεροπλάνο εάν προσγειωθεί εντός αυτής, πριν το διάδρομο «κοντός» (undershooting), ενώ κανένα κινητό αντικείμενο δεν επιτρέπεται εντός της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής όταν ο διάδρομος χρησιμοποιείται για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης,

(3) Η κλίση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5% στην ανοδική κλίση ούτε το 2% στην καθοδική κλίση προς την κατεύθυνση της προσγείωσης,

(4) Το προς χρήση μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 90 μέτρα, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Προσαρτήματος,

(5) Το πλάτος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το διπλάσιο του πλάτους του διαδρόμου, ενώ το κέντρο της περιοχής αυτής είναι τοποθετημένο στην ίδια ευθεία με τον άξονα του διαδρόμου,

(6) Γίνεται με την υπόθεση, ότι το ύψος διασταύρωσης πάνω από το σημείο έναρξης, του προς χρήση μήκους, της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι τουλάχιστον 50 πόδια,

(7) Για τους σκοπούς της πτητικής αυτής λειτουργίας, δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή της απαίτησης έντασης διόπτευσης του JAR-OPS 1.480 (α)(5) στην δηλωθείσα περιοχή ασφαλείας,

(8) Τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να προσδιορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, ενώ δεν πρέπει να είναι κατώτερα από τη μέγιστη τιμή του VFR ή τα ελάχιστα προσέγγισης μη-ακριβείας,

(9) Οι απαιτήσεις που αφορούν τον χειριστή πρέπει να προσδιορίζονται (βλέπε σχετικά το JAR-OPS 1.975(α)),

(10) Η Αρχή δύναται να επιβάλλει πρόσθετες απαιτήσεις τις οποίες θεωρεί αναγκαίες για τον ασφαλή χειρισμό, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τύπου του αεροπλάνου, τα ραδιοβοηθήματα προσέγγισης και τις πιθανότητες αποτυχημένης προσέγγισης/ ματαιωθείσας προσγείωσης.

ΤΜΗΜΑ Θ΄

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Γ

JAR-OPS 1.560

Γενικά

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος Τμήματος, τα εγκεκριμένα στοιχεία επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου έχουν συμπληρωθεί με άλλα στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή, εάν τα εγκεκριμένα στοιχεία επιδόσεων στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου είναι ανεπαρκή.

JAR-OPS 1.565

Απογείωση

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για αεροπλάνα, στα δεδομένα των οποίων το μήκος του πεδίου απογείωσης που περιέχεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, δεν συνυπολογίζεται η βλάβη (κράτηση) κινητήρα, η απόσταση που απαιτείται για να ανέλθει το αεροπλάνο, από την έναρξη της απογείωσης, σε ύψος 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν στις καθορισμένες συνθήκες μέγιστης ισχύος απογείωσης, όταν πολλαπλασιάζεται με έναν από τους εξής συντελεστές:

(1) 1,33 για αεροπλάνα με δύο κινητήρες, ή

(2) 1,25 για αεροπλάνα με τρεις κινητήρες, ή
(3) 1,18 για αεροπλάνα με τέσσερις κινητήρες,
δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης του αεροδρομίου στο οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθεί η απογείωση.

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για αεροπλάνα, στα δεδομένα των οποίων το μήκος του πεδίου απογείωσης που περιέχεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, συνυπολογίζεται η βλάβη (κράτηση) κινητήρα, πληρούνται, σύμφωνα με τις προδιαγραφές στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) Η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης δεν πρέπει να υπερβαίνει την διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης,

(2) Η απόσταση απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση (clearway) η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης,

(3) Η διαδρομή απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης,

(4) Η συμμόρφωση με την παρούσα παράγραφο πρέπει να αποδεικνύεται χρησιμοποιώντας μια απλή τιμή της ταχύτητας V1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση, και

(5) Σ' ένα βρεγμένο διάδρομο ή διάδρομο μετά καταλοίπων η μάζα απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνη που επιτρέπεται για απογείωση σε ένα στεγνό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.

(δ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει συμμόρφωση με τις παραπάνω υποπαραγράφους (β) και (γ), πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο,

(2) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο,

(3) Την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου (Βλέπε IEM OPS 1.565(d)(3)),

(4) Την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της απογείωσης (Βλέπε IEM OPS 1.565(d)(4)),

(5) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας του ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί και

(6) Την ενδεχόμενη απώλεια μήκους διαδρόμου που οφείλεται στην ευθυγράμμιση του αεροπλάνου πριν από την απογείωση. (Βλέπε IEM OPS 1.565(d)(6).)

JAR-OPS 1.570

Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το ίχνος πτήσης κατά την απογείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας αποφεύγει όλα τα εμπόδια σε κάθετη απόσταση τουλάχιστον 50 ποδών συν 0,01*D, ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90 μέτρων συν 0,125*D, όπου D είναι η οριζόντια απόσταση που το αεροπλάνο έχει διανύσει από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτέρυγας μικρότερο από 60μ μπορεί να χρησιμοποιείται οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος της πτέρυγας του αεροπλάνου συν 60μ συν 0,125*D.

(β) Το ίχνος πτήσης απογείωσης πρέπει να αρχίζει σε ύψος 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απόστασης απογείωσης που απαιτείται από το JAR-OPS 1.565(β) ή (γ) κατά περίπτωση, και να τερματίζεται σε ύψος 1500 ποδών πάνω από την επιφάνεια.

(γ) Ο αερομεταφορέας, για να είναι σύμφωνος με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Την μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης,

(2) Το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο,

(3) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο και

(4) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

(δ) Ο αερομεταφορέας, για να είναι σύμφωνος με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, δεν επιτρέπει να γίνονται αλλαγές του ίχνους μέχρι το σημείο που το ίχνος πτήσης απογείωσης βρίσκεται σε ύψος 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια. Από το σημείο αυτό και μέχρι το ύψος των 400 ποδών η κλίση του αεροπλάνου δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 15°. Πάνω από το ύψος των 400 ποδών μπορούν να σχεδιασθούν γωνίες κλίσης μεγαλύτερες από τις 15°, χωρίς όμως, να υπερβαίνουν τις 25°. Πρέπει να συνυπολογίζεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης στις επιχειρησιακές ταχύτητες και στο ίχνος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των αυξήσεων της απόστασης που προκύπτουν από τις αυξανόμενες επιχειρησιακές ταχύτητες. (Βλέπε AMC OPS 1.570(d).)

(ε) Ο αερομεταφορέας, για να είναι σύμφωνος με τις διατάξεις της παραπάνω υποπαραγράφου (α), για εκείνες τις περιπτώσεις οι οποίες δεν απαιτούν αλλαγές του ίχνους μεγαλύτερες από 15°, δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη εκείνα τα εμπόδια τα οποία βρίσκονται σε πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:

(1) 300 μ, αν ο χειριστής μπορεί να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλεύσης μέσα στην περιοχή υπολογισμού των εμποδίων (βλέπε AMC OPS 1.570(e)(1) & (f)(1)), ή

(2) 600 μ, για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

(στ) Ο αερομεταφορέας, για να είναι σύμφωνος με τις διατάξεις της παραπάνω υποπαραγράφου (α), και για εκείνες τις περιπτώσεις οι οποίες απαιτούν αλλαγές του ίχνους μεγαλύτερες από 15°, δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη εκείνα τα εμπόδια τα οποία βρίσκονται σε πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:

(1) 600 μ, αν ο χειριστής μπορεί να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλεύσης μέσα στην περιοχή υπολογισμού των εμποδίων (βλέπε AMC OPS 1.570(e)(1) & (f)(1)), ή

(2) 900 μ, για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

(ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης προκειμένου να συμμορφωθεί προς τις απαιτήσεις JAR-OPS 1.570 και προκειμένου να εξασφαλίσει ασφαλή διαδρομή, ελεύθερη από εμπόδια, ώστε το αεροπλάνο να μπορεί να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις διαδρομής του JAR-OPS 1.580 ή να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης είτε σε εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης.

JAR-OPS 1.575

Κατά τη διαδρομή - όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει, ότι το αεροπλάνο, κάτω από τις αναμενόμενες στην πτήση μετεωρολογικές

συνθήκες, δύναται σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής του ή σε κάθε προγραμματισμένη παρέκκλιση από αυτή, να ανέρχεται με ελάχιστο βαθμό ανόδου 300 πόδια ανά λεπτό με όλους του κινητήρες να λειτουργούν σε συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος που καθορίζονται για:

(1) Τα ελάχιστα απόλυτα ύψη για ασφαλή πτήση σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδρομής που γίνεται η πτήση ή σε κάθε σχεδιασμένη απόκλιση από αυτήν, που καθορίζονται στο σχετικό με το αεροπλάνο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ή υπολογίζονται με βάση τις πληροφορίες που αυτό περιέχει, και

(2) Τα απαραίτητα ελάχιστα απόλυτα ύψη για τη συμμόρφωση με τους όρους που προβλέπονται, κατά περίπτωση, στο JAR-OPS 1.580 και 1.585.

JAR-OPS 1.580

Κατά τη διαδρομή - Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

(Βλέπε AMC OPS 1.580)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει, ότι το αεροπλάνο, κάτω από τις αναμενόμενες στην πτήση μετεωρολογικές συνθήκες, δύναται σε περίπτωση που οποιοσδήποτε κινητήρας τεθεί εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής του ή σε μία προγραμματισμένη απόκλιση από τη διαδρομή και με τον άλλο κινητήρα ή κινητήρες να λειτουργούν στις καθορισμένες συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος, να συνεχίσει την πτήση από το ύψος πλεύσης σε αεροδρόμιο όπου η προσγείωση μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το JAR-OPS 1.595 ή το JAR-OPS 1.600 κατά περίπτωση, αποφεύγοντας τα εμπόδια εντός 9,3 χλμ (5νμ) εκατέρωθεν του σχεδιασμένου ίχνους με κατακόρυφη απόσταση, τουλάχιστον:

(1) 1000 πόδια όταν ο βαθμός ανόδου είναι μηδέν ή μεγαλύτερος, ή

(2) 2000 πόδια όταν ο βαθμός ανόδου είναι μικρότερος από μηδέν.

(β) Το ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική κλίση σε ύψος 450μ (1500 πόδια) πάνω από το αεροδρόμιο στο οποίο υποτίθεται ότι θα γίνει η προσγείωση μετά τη βλάβη (κράτηση) ενός κινητήρα.

(γ) Για τους σκοπούς της παρούσης υποπαραγράφου, ο διαθέσιμος βαθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι 150 πόδια ανά λεπτό μικρότερος από τον καθορισμένο ολικό βαθμό ανόδου (gross rate of climb).

(δ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις διατάξεις της παρούσης υποπαραγράφου, πρέπει να αυξήσει τα όρια εύρους της παραπάνω υποπαραγράφου (α) στα 18,5 χλμ (10 νμ) αν η ακρίβεια πλεύσης δεν πληροί το 95% του επιπέδου συγκράτησης (containment level).

(ε) Επιτρέπεται η απόρριψη καυσίμων, μέχρι του σημείου σύμφωνα με το οποίο είναι δυνατή η προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα αποθέματα καυσίμου, αν η διαδικασία που χρησιμοποιείται είναι ασφαλής.

JAR-OPS 1.585

Κατά τη διαδρομή - αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι αεροπλάνο που διαθέτει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν απέχει, σε κανένα σημείο κατά μήκος του σχεδιασμένου ίχνους, πάνω από 90 λεπτά, με ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία υπό σταθερή θερμοκρασία και με νηνεμία, από αεροδρόμιο για το οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, εκτός αν πληροί τις διατάξεις των παρακάτω υποπαραγράφων (β) έως (ε).

(β) Το ίχνος πτήσης που επιτυγχάνεται με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας, πρέπει να επιτρέπει στο αεροπλάνο να συνεχίσει την πτήση, κάτω από τις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, αποφεύγοντας όλα τα εμπόδια εντός 9,3χλμ (5νμ) εκατέρωθεν του σχεδιασμένου ίχνους και με κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 2000 πόδια, σε ένα αεροδρόμιο για το οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.

(γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής, όταν το αεροσκάφος, έχοντας ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας (long range cruise) με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και άπνοιας, απέχει περισσότερο από 90 λεπτά από αεροδρόμιο, στο οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.

(δ) Η αναμενόμενη μάζα του αεροπλάνου στο σημείο όπου θεωρείται ότι υπάρχει κράτηση των δύο κινητήρων, δεν πρέπει να είναι μικρότερη από εκείνη η οποία συμπεριλαμβάνει επαρκή καύσιμα για να προσεγγίσει στο αεροδρόμιο, στο οποίο θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση, και να αφιχθεί πάνω από την περιοχή προσγείωσης σε ύψος τουλάχιστον 450μ (1500 πόδια) και στη συνέχεια να εκτελέσει οριζόντια πτήση 15 λεπτών.

(ε) Για τους σκοπούς της παρούσης υποπαραγράφου, ο διαθέσιμος βαθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι 150 πόδια ανά λεπτό μικρότερος από τον προκαθορισμένο.

(στ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις διατάξεις της παρούσης υποπαραγράφου, πρέπει να αυξήσει τα όρια εύρους της παραπάνω υποπαραγράφου (α) στα 18,5χλμ (10 νμ), αν η ακρίβεια πλεύσης δεν πληροί το 95% του επιπέδου συγκράτησης.

(ζ) Επιτρέπεται η απόρριψη καυσίμων, μέχρι του σημείου σύμφωνα με το οποίο είναι δυνατή η προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα αποθέματα καυσίμου, αν η διαδικασία που χρησιμοποιείται είναι ασφαλής.

JAR-OPS 1.590

Προσγείωση - αεροδρόμιο προορισμού και αεροδρόμια εναλλαγής

(Βλέπε AMC OPS 1.590 &1.595)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που καθορίζεται με βάση το JAR-OPS 1.475(α), δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου για το ύψος και την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής, εάν αυτή συνυπολογίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.595

Προσγείωση - Στεγνός διάδρομος

(Βλέπε AMC OPS 1.590 &1.595)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.475(α) για τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, επιτρέπει προσγείωση μέχρι την πλήρη ακινη-

τοποίηση στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, εντός του 70% της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης από σημείο που βρίσκεται 50 πόδια πάνω από το κατώφλι του διαδρόμου.

(β) Για να είναι σύμφωνος προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο,

(2) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας του ούριου ανέμου,

(3) Το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου (βλέπε AMC OPS 1.595(b)(3)), και

(4) την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της προσγείωσης (βλέπε AMC OPS 1.595(b)(3)).

(γ) Για τον προγραμματισμό ενός αεροπλάνου, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Το αεροπλάνο προσγειώνεται με άπνοια στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, και

(2) Το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και διεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως, βοηθήματα προσγείωσης και μορφολογία εδάφους.

(δ) Αν ο αερομεταφορέας αδυνατεί να συμμορφωθεί με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β)(2) ανωτέρω, για το αεροδρόμιο προορισμού, ο προγραμματισμός του αεροπλάνου μπορεί να πραγματοποιηθεί αν προσδιορισθεί αεροδρόμιο εναλλαγής, το οποίο επιτρέπει πλήρη συμμόρφωση με τις διατάξεις των υποπαραγράφων (α), (β) και (γ).

JAR-OPS 1.600

Προσγείωση - Υγροί διάδρομοι και διάδρομοι μετά καταλοίπων

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι βρεγμένος, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης είναι ίση ή υπερβαίνει την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.595, πολλαπλασιαζόμενη με το συντελεστή 1,15.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης, ο διάδρομο ενδέχεται να είναι μετά καταλοίπων, η απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται χρησιμοποιώντας στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή για αυτές τις συνθήκες, δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης.

ΤΜΗΜΑ Ι΄

ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

JAR-OPS 1.605

Γενικά

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.605)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση, η μάζα και το κέντρο βάρους του αεροπλάνου, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, συμμορφώνονται προς τους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) ή στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, εφόσον αυτό θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα και το κέντρο βάρους οποιουδήποτε αεροπλάνου μετά από πραγματική ζύγιση του αεροπλάνου πριν από την αρχική πτητική εκμετάλλευσή του, καθώς και μετά από αυτήν, ανά 4 έτη όταν χρησιμοποιούνται μάζες μεμονωμένων αεροπλάνων και ανά 9 έτη όταν χρησιμοποιούνται μάζες στόλου αεροπλάνων. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών πάνω στη μάζα και στη ζυγοστάθμιση πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να τεκμηριώνονται κατάλληλα. Επιπλέον, τα αεροπλάνα πρέπει να επαναζυγίζονται, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων πάνω στη μάζα και στη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα όλων των εξαρτημάτων πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου καθώς και των μελών του πληρώματος που περιλαμβάνονται στην ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας (Dry operating mass), με ζύγιση ή με τη χρήση σταθερών μαζών. Πρέπει να καθορίζεται η επίδραση της θέσης τους πάνω στο κέντρο βάρους του αεροπλάνου.

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου, συμπεριλαμβανομένου του έρματος, με πραγματική ζύγιση του αεροπλάνου ή να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τις σταθερές μάζες των επιβατών και των αποσκευών, όπως ορίζονται στο JAR-OPS 1.620.

(ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα του φορτίου καυσίμου, χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα ή αν αυτή δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που ορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 1.607

Ορολογία

(α) Ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας (Dry operating mass). Η συνολική μάζα του αεροπλάνου, όταν αυτό πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για έναν καθορισμένο τύπο πτητικής λειτουργίας, χωρίς να περιλαμβάνει το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί και το ωφέλιμο φορτίο. Η ανωτέρω μάζα αποτελείται από τα εξής επιμέρους στοιχεία:

(1) Το πλήρωμα και τις αποσκευές του πληρώματος,

(2) Τον εξοπλισμό τροφοδοσίας και τον αφαιρούμενο εξοπλισμό εξυπηρέτησης επιβατών, και

(3) Το πόσιμο νερό και τις χημικές ουσίες τουαλετών.

(β) Μέγιστη μάζα χωρίς καύσιμο (Maximum Zero Fuel Mass). Η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του αεροπλάνου χωρίς το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί. Η μάζα του καυσίμου που περιέχεται σε συγκεκριμένες δεξαμενές καυσίμου πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στη μάζα χωρίς καύσιμο του αεροπλάνου, εφόσον αυτό αναφέρεται ρητά στους περιορισμούς του εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου (AFM).

(γ) Μέγιστη δομική μάζα προσγείωσης (Maximum Structural Landing Mass). Η μέγιστη επιτρεπόμενη συνολική μάζα του αεροπλάνου κατά τη προσγείωση, κάτω από κανονικές συνθήκες.

(δ) Μέγιστη δομική μάζα απογείωσης (Maximum Structural Take-off Mass). Η μέγιστη επιτρεπόμενη συνολική μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της διαδρομής απογείωσης.

(ε) Κατάταξη επιβατών.

(1) Ως ενήλικες, άρρενες και θήλεις, ορίζονται τα άτομα ηλικίας 12 ετών και άνω.

(2) Ως παιδιά ορίζονται τα άτομα ηλικίας 2 ετών και άνω, τα οποία όμως είναι μικρότερα των 12 ετών.

(3) Ως νήπια ορίζονται τα άτομα ηλικίας μικρότερης των 2 ετών.

(στ) Ωφέλιμο φορτίο (Traffic Load). Η συνολική μάζα επιβατών, αποσκευών και φορτίου, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε μη προσοδοφόρου φορτίου.

JAR-OPS 1.610

Φόρτωση, Μάζα και Ζυγοστάθμιση

Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης τις αρχές και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται στη φόρτωση και στο σύστημα μάζης και ζυγοστάθμισης, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του JAR-OPS 1.605. Το σύστημα αυτό πρέπει να καλύπτει όλους τους τύπους των πτητικών λειτουργιών που πρόκειται να εκτελεσθούν.

JAR-OPS 1.615

Τιμές Μάζης για το Πλήρωμα

(α) Ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί τις ακόλουθες τιμές μαζών για να καθορίζει την ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας:

(1) Τις πραγματικές μάζες, συμπεριλαμβανομένων σ' αυτές των αποσκευών του πληρώματος, ή

(2) Τις σταθερές μάζες, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, 85 κιλά για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης και 75 κιλά για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, ή

(3) Άλλες σταθερές μάζες, με τιμές αποδεκτές από την Αρχή.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσαρμόζει την ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας (Dry operating mass) για να λαμβάνεται υπόψη η μάζα πρόσθετων αποσκευών. Η θέση των ανωτέρω πρόσθετων αποσκευών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό του κέντρου βάρους του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.620

Τιμές μάζης για επιβάτες και αποσκευές

(α) Ο αερομεταφορέας υπολογίζει την μάζα των επιβατών και των ελεγμένων αποσκευών, χρησιμοποιώντας είτε την πραγματική μάζα κάθε επιβάτη και των αποσκευών, τα οποία προκύπτουν από πραγματική ζύγιση, είτε τις σταθερές τιμές μάζης που καθορίζονται κατωτέρω στους Πίνακες 1 έως 3, εκτός από την περίπτωση που οι θέσεις επιβατών που διαθέτει το αεροπλάνο είναι λιγότερες από 10. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η μάζα των επιβατών μπορεί να καθοριστεί με προφορική δήλωση κάθε επιβάτη, προσωπική ή εξ ονόματός του, προσθέτοντας σε αυτή μια προκαθορισμένη σταθερά ώστε να συνυπολογίζονται οι χειραποσκευές και ο ρουχισμός (βλέπε AMC OPS 1.620(a)). Η διαδικασία που καθορίζει τις περιπτώσεις επιλογής των πραγματικών ή των σταθερών μαζών, καθώς και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί όταν χρησιμοποιούνται προφορικές δηλώσεις πρέπει να περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Στην περίπτωση καθορισμού της πραγματικής μάζης με ζύγιση, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι συμπεριλαμβάνονται τα προσωπικά αντικείμενα και οι χειραποσκευές των επιβατών. Η ζύγιση αυτή πρέπει να πραγματοποιείται αμέσως πριν από την επιβίβαση στο αεροπλάνο και σε γειτονική με το αεροπλάνο θέση.

(γ) Στην περίπτωση καθορισμού της μάζης των επιβατών με τη χρήση σταθερών τιμών μάζης, πρέπει να χρησιμοποιούνται οι σταθερές τιμές μάζης που παρατίθενται στους Πίνακες 1 και 2 κατωτέρω. Οι σταθερές μάζες περιλαμβάνουν τις χειραποσκευές και κάθε νήπιο κάτω των 2 ετών το οποίο μεταφέρεται από ενήλικα σε θέση επιβάτη. Τα νήπια που καταλαμβάνουν χωριστές θέσεις επιβατών πρέπει να θεωρούνται ως παιδιά για τους σκοπούς αυτής της υποπαραγράφου.

(δ) Τιμές μάζης για επιβάτες - 20 ή περισσότερες θέσεις

(1) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο αεροπλάνο είναι 20 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι σταθερές μάζες αρρένων και θηλέων του Πίνακα 1. Εναλλακτικά, σε περιπτώσεις όπου ο συνολικός αριθμός των διατιθέμενων θέσεων επιβατών είναι 30 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι τιμές μαζών «Όλοι ενήλικες» του Πίνακα 1.

(2) Για τους σκοπούς του Πίνακα 1, ναυλωμένη πτήση για διακοπές σημαίνει έκτακτη πτήση με ενοίκιο, της οποίας ο μόνος σκοπός είναι να αποτελεί μέρος πακέτου ταξιδιού διακοπών. Οι τιμές μάζης της ναυλωμένης πτήσης για διακοπές εφαρμόζονται υπό τον όρο ότι δεν χρησιμοποιείται πάνω από το 5% των θέσεων επιβατών που υπάρχουν στο αεροπλάνο για την μη προσοδοφόρα μεταφορά ορισμένων κατηγοριών επιβατών (βλέπε IEM OPS 1.620(d)(2)).

Πίνακας 1

Θέσεις επιβατών:	20 και άνω		30 και άνω Όλοι ενήλικες
	Άρρενες	Θήλεις	
Όλες οι πτήσεις εκτός από ναυλωμένες πτήσεις για διακοπές.	88 κιλά	70 κιλά	84 κιλά
Ναυλωμένες πτήσεις για διακοπές	83 κιλά	69 κιλά	76 κιλά
Παιδιά	35 κιλά	35 κιλά	35 κιλά

(ε) Τιμές μάζης για επιβάτες - 19 ή λιγότερες θέσεις.

(1) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διαθέτει το αεροπλάνο είναι 19 ή λιγότερες, ισχύουν οι σταθερές μάζες του Πίνακα 2.

(2) Σε πτήσεις όπου δεν μεταφέρονται χειραποσκευές στον θάλαμο επιβατών ή όπου οι χειραποσκευές υπολογίζονται ξεχωριστά, μπορούν να αφαιρεθούν 6 κιλά από τις ανωτέρω μάζες αρρένων και θηλέων. Είδη όπως ένα παλτό, μία ομπρέλα, μία μικρή χειραποσκευή ή ένα πορτοφόλι, διάφορα έντυπα ανάγνωσης ή μία μικρή φωτογραφική μηχανή δεν θεωρούνται χειραποσκευές για τους σκοπούς της παρούσης υποπαραγράφου.

Πίνακας 2

Θέσεις επιβατών	1 - 5	6 - 9	10 - 19
Άρρενες	104 κιλά	96 κιλά	92 κιλά
Θήλεις	86 κιλά	78 κιλά	74 κιλά
Παιδιά	35 κιλά	35 κιλά	35 κιλά

(στ) Τιμές μάζης για αποσκευές

(1) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο αεροπλάνο είναι 20 και άνω, εφαρμό-

ζονται οι σταθερές τιμές μάζης που δίνονται στον Πίνακα 3 για κάθε τεμάχιο ελεγμένων αποσκευών. Για αεροπλάνα με 19 θέσεις επιβατών ή λιγότερες, πρέπει να χρησιμοποιείται το πραγματικό βάρος των ελεγμένων αποσκευών, όπως αυτό καθορίζεται με ζύγιση.

(2) Για τους σκοπούς του Πίνακα 3:

(i) Πτήση εσωτερικού εννοείται η πτήση με προέλευση και προορισμό εντός των συνόρων της Ελλάδος,

(ii) Πτήσεις εντός του ευρωπαϊκού χώρου ορίζονται οι πτήσεις, πλήν των πτήσεων εσωτερικού, των οποίων η προέλευση και ο προορισμός είναι εντός της περιοχής που καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.620(στ), και

(iii) Διηπειρωτική πτήση, πλήν των πτήσεων εντός του ευρωπαϊκού χώρου, εννοείται η πτήση με προέλευση και προορισμό σε διαφορετικές ηπείρους.

Πίνακας 3

20 ή περισσότερες θέσεις

Τύπος πτήσης	Σταθερή μάζα αποσκευών
Εσωτερικού	11 κιλά
Εντός του ευρωπαϊκού χώρου	13 κιλά
Διηπειρωτικές	15 κιλά
Όλες οι υπόλοιπες	13 κιλά

(ζ) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας επιθυμεί να χρησιμοποιήσει σταθερές τιμές μάζης που είναι διαφορετικές από αυτές που περιέχονται στους ανωτέρω Πίνακες 1 έως 3, πρέπει να ενημερώνει την Αρχή για τους λόγους που επικαλείται και να λαμβάνει προκαταβολικά την έγκρισή της. Πρέπει επίσης να υποβάλει για έγκριση λεπτομερές σχέδιο ελέγχου μάζης και να εφαρμόζει τη μέθοδο στατιστικής ανάλυσης που αναφέρεται στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.620(ζ). Κατόπιν αφού η Αρχή επιβεβαιώσει και εγκρίνει τα αποτελέσματα του ελέγχου μάζης, οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης εφαρμόζονται μόνο για το συγκεκριμένο αερομεταφορέα. Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο σε συνθήκες που είναι συμβατές με εκείνες κάτω από τις οποίες διεξήχθη ο έλεγχος. Όπου οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης υπερβαίνουν εκείνες των Πινάκων 1-3, τότε πρέπει να χρησιμοποιούνται οι εν λόγω μεγαλύτερες τιμές. (Βλέπε IEM OPS 1.620(g).)

(η) Σε κάθε πτήση που αναγνωρίζεται ότι μεταφέρει σημαντικό αριθμό επιβατών, των οποίων οι μάζες, συμπεριλαμβανομένων και των χειραποσκευών, αναμένεται να υπερβαίνουν την σταθερή μάζα επιβατών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει την πραγματική μάζα των επιβατών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζης. (Βλέπε IEM OPS 1.620(h)&(i).)

(θ) Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται σταθερές τιμές μάζης για τις ελεγμένες αποσκευές και σημαντικός αριθμός επιβατών παραδίνουν στον έλεγχο αποσκευές που αναμένεται να υπερβαίνουν την σταθερή μάζα αποσκευών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει την πραγματική μάζα αυτών των αποσκευών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζης. (Βλέπε IEM OPS 1.620(h)&(i).)

(ι) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο κυβερνήτης ενημερώνεται όταν έχει χρησιμοποιηθεί μέθοδος με μη σταθερές τιμές μάζης για τον προσδιορισμό της μάζης του φορτίου και ότι η μέθοδος αυτή αναφέρεται στα επίσημα έγγραφα μάζης και ζυγοστάθμισης.

JAR-OPS 1.625

Επίσημα έγγραφα μάζης και ζυγοστάθμισης

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.625)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να τεκμηριώνει με επίσημα έγγραφα την μάζα και την ζυγοστάθμιση, πριν από κάθε πτήση, καθορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του. Τα έγγραφα τεκμηρίωσης της μάζης και της ζυγοστάθμισης πρέπει να παρέχουν στον κυβερνήτη τη δυνατότητα να μπορεί να αποφασίσει κατά πόσο το φορτίο και η κατανομή του είναι τέτοια ώστε δεν γίνεται υπέρβαση των ορίων μάζης και ζυγοστάθμισης του αεροπλάνου. Το όνομα του ατόμου που συνέταξε το έγγραφο τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης πρέπει να αναφέρεται στο έγγραφο. Το άτομο που επέβλεπε τη φόρτωση του αεροπλάνου πρέπει να βεβαιώνει ενυπόγραφα ότι το φορτίο και η κατανομή του συμφωνούν με το επίσημο έγγραφο μάζης και ζυγοστάθμισης. Το έγγραφο αυτό πρέπει να είναι αποδεκτό από τον κυβερνήτη, ο οποίος βεβαιώνει την αποδοχή του συνυπογράφοντας ή με άλλον ισοδύναμο τρόπο. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.1055 (α)(12).

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίσει διαδικασίες για τις αλλαγές της τελευταίας στιγμής στο φορτίο.

(γ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει εναλλακτικές διαδικασίες, αντί των διαδικασιών που απαιτούνται από τις παραπάνω παραγράφους (α) και (β), υπό τον όρο της έγκρισης από την Αρχή.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.605

Μάζα και ζυγοστάθμιση- Γενικά

Βλέπε JAR-OPS 1.605

(α) Καθορισμός της ξηρής μάζης πτητικής λειτουργίας (Dry operating mass) του αεροπλάνου

(1) Ζύγιση του αεροπλάνου

(i) Κανονικά, τα καινούργια αεροπλάνα ζυγίζονται στο εργοστάσιο παραγωγής και μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία χωρίς να επαναζυγίζονται, εφόσον οι καταχωρήσεις μάζης και ζυγοστάθμισης έχουν διορθωθεί έτσι ώστε να περιλαμβάνουν τις μεταβολές και τις μετατροπές του αεροπλάνου. Τα αεροπλάνα που μεταβιβάζονται από έναν αερομεταφορέα κράτους μέλους της JAA με εγκεκριμένο πρόγραμμα ελέγχου μάζης σε άλλον αερομεταφορέα κράτους μέλους της JAA με εγκεκριμένο πρόγραμμα, δεν χρειάζεται να ζυγίζονται από τον παραλαμβάνοντα αερομεταφορέα πριν την έναρξη της πτητικής λειτουργίας, εκτός αν έχουν περάσει περισσότερα από 4 έτη από την τελευταία ζύγιση.

(ii) Η συγκεκριμένη μάζα και η συγκεκριμένη θέση του κέντρου βάρους (CG) κάθε αεροπλάνου επαναπροσδιορίζονται σε περιοδικά χρονικά διαστήματα. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει το μέγιστο διάστημα μεταξύ δύο ζυγίσεων το οποίο πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του JAR-OPS 1.605(β). Επιπρόσθετα, η μάζα και το CG κάθε αεροπλάνου επαναπροσδιορίζονται με:

(A) Ζύγιση, ή

(B) Υπολογισμό, αν ο αερομεταφορέας είναι σε θέση να παράσχει την αναγκαία τεκμηρίωση, ώστε να αποδείξει την εγκυρότητα της μεθόδου υπολογισμού που επέλεξε, σε περίπτωση που οι αθροιστικές αλλαγές στη ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας (Dry operating mass) υπερβαίνουν το ± 0,5% της μέγιστης μάζης προσγείωσης ή η αθροιστική αλλαγή της θέσης του CG υπερβαίνει το 0,5% της μέσης αεροδυναμικής χορδής.

(2) Μάζα στόλου και θέση του CG

(i) Για στόλο ή ομάδα αεροπλάνων του ιδίου τύπου και διαμόρφωσης, μπορεί να χρησιμοποιηθεί μία μέση ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας και μία μέση θέση του CG σαν μάζα στόλου, και ως θέση του CG του στόλου, με την προϋπόθεση ότι η ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας και η θέση του CG του καθενός αεροπλάνου πληρούν τις ανοχές που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (ii) κατωτέρω. Επιπλέον, εφαρμόζονται τα κριτήρια που καθορίζονται στις υποπαραγράφους (iii), (iv) και (α)(3) κατωτέρω.

(ii) Ανοχές

(Α) Αν η ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας ενός ζυγισμένου αεροπλάνου ή η υπολογισμένη ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας οποιουδήποτε αεροπλάνου του στόλου παρουσιάζει απόκλιση μεγαλύτερη από ±0,5% της μέγιστης δομικής μάζης προσγείωσης σε σχέση με την καθορισμένη ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας του στόλου ή αν η θέση του CG παρουσιάζει απόκλιση μεγαλύτερη από ±0,5 % της μέσης αεροδυναμικής χορδής από το CG του στόλου, τότε το αεροπλάνο αυτό εξαιρείται από το συγκεκριμένο στόλο. Μπορούν να καθορίζονται διαφορετικοί στόλοι με διαφορετική μέση μάζα στόλου ο καθένας.

(Β) Στις περιπτώσεις που η μάζα του αεροπλάνου είναι εντός των ορίων ανοχής της ξηρής μάζης πτητικής λειτουργίας του στόλου, αλλά η θέση του CG του βρίσκεται εκτός της επιτρεπόμενης ανοχής του στόλου, το αεροπλάνο μπορεί να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας σύμφωνα με την ισχύουσα ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας του στόλου, χρησιμοποιώντας, ωστόσο, τη θέση CG του συγκεκριμένου αεροπλάνου.

(Γ) Αν ένα συγκεκριμένο αεροπλάνο παρουσιάζει, συγκρινόμενο με άλλα αεροπλάνα του στόλου, φυσική διαφορά που μπορεί να περιγραφθεί με σαφήνεια (π.χ. στο χώρο διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών επιβατών ή στη διαμόρφωση των θέσεων), η οποία έχει ως αποτέλεσμα υπέρβαση των ορίων ανοχών του στόλου, τότε το αεροπλάνο αυτό μπορεί να παραμείνει στο στόλο, με την προϋπόθεση ότι πραγματοποιούνται κατάλληλες διορθώσεις στη μάζα ή /και στη θέση του CG του συγκεκριμένου αεροπλάνου.

(Δ) Τα αεροπλάνα, για τα οποία δεν έχει δημοσιευθεί επίσημα μέση αεροδυναμική χορδή, πρέπει να χρησιμοποιούνται με τις ατομικές τους τιμές μάζης και θέσης CG ή πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ειδικής μελέτης και έγκρισης.

(iii) Χρήση των τιμών στόλου

(Α) Μετά από τη ζύγιση του αεροπλάνου ή σε περίπτωση που επέλθει οποιαδήποτε αλλαγή στον εξοπλισμό ή στη διαμόρφωση του αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι το αεροπλάνο αυτό εμπίπτει εντός των ορίων ανοχών που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (2)(ii) ανωτέρω.

(Β) Τα αεροπλάνα που δεν έχουν ζυγιστεί μετά από τον τελευταίο προσδιορισμό μάζης του στόλου μπορούν να εξακολουθούν να ανήκουν σε ένα στόλο, ο οποίος εκτελεί πτητικές λειτουργίες με τιμές στόλου, με την προϋπόθεση ότι οι ατομικές τιμές έχουν αναθεωρηθεί βάσει υπολογισμών και παραμένουν μέσα στα όρια ανοχών που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (2)(ii) ανωτέρω. Αν οι ατομικές τιμές αυτές δεν εμπίπτουν πλέον εντός των επιτρεπομένων ανοχών, ο αερομεταφορέας πρέπει είτε να καθορίσει νέες τιμές στόλου, οι οποίες να πληρούν τους όρους της υποπαραγράφου (2)(i) και (2)(ii) ανωτέρω, είτε να χρησιμοποιεί τα αεροπλάνα που δεν εμπίπτουν στα όρια, με τις ατομικές τους τιμές.

(Γ) Για να προστεθεί ένα αεροπλάνο σε ένα στόλο, ο οποίος εκτελεί πτητικές λειτουργίες με τιμές στόλου, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει, με ζύγιση ή με υπολογισμό, ότι οι πραγματικές τιμές του αεροπλάνου εμπίπτουν στα όρια ανοχών που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (2)(ii) ανωτέρω.

(iv) Για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (2)(i) ανωτέρω, οι τιμές του στόλου πρέπει να ενημερώνονται τουλάχιστον στο τέλος κάθε διαδικασίας αποτίμησης της μάζης του στόλου.

(3) Αριθμός αεροπλάνων που πρέπει να ζυγίζονται για τον προσδιορισμό των τιμών στόλου

(i) Αν 'ν' είναι ο αριθμός των αεροπλάνων σε ένα στόλο, τα οποία χρησιμοποιούν τιμές στόλου, τότε ο αερομεταφορέας πρέπει τουλάχιστον να ζυγίζει, στο διάστημα μεταξύ δύο αποτιμήσεων μάζης του στόλου, ορισμένο αριθμό αεροπλάνων, όπως καθορίζεται στον παρακάτω Πίνακα:

Αριθμός αεροπλάνων στο στόλο	Ελάχιστος αριθμός ζυγίσεων
2 ή 3	ν
4 έως 9	(ν + 3)/2
10 και άνω	(ν + 51)/10

(ii) Κατά την επιλογή των αεροπλάνων που πρόκειται να ζυγιστούν, πρέπει να επιλέγονται τα αεροπλάνα του στόλου που δεν έχουν ζυγιστεί για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

(iii) Το χρονικό διάστημα μεταξύ 2 αποτιμήσεων τιμών μάζης του στόλου δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 48 μήνες.

(4) Διαδικασία ζύγισης

(i) Η ζύγιση πρέπει να πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή είτε από εγκεκριμένο οργανισμό τεχνικής συντήρησης.

(ii) Πρέπει να λαμβάνονται οι συνήθεις προφυλάξεις που είναι σύμφωνες με την ορθή πρακτική, όπως:

(Α) Να πραγματοποιείται έλεγχος της πληρότητας του αεροπλάνου και του εξοπλισμού,

(Β) Να καθορίζεται ότι έχουν υπολογισθεί σωστά τα υγρά που φέρει το αεροπλάνο,

(Γ) Να εξασφαλίζεται ότι το αεροπλάνο είναι απηλλαγμένο από οιαδήποτε περιττή μάζα, και

(Δ) Να εξασφαλίζεται ότι η ζύγιση πραγματοποιείται σε κλειστό χώρο.

(iii) Κάθε εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για ζύγιση πρέπει να βαθμονομείται, να μηδενίζεται και να χρησιμοποιείται, σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Κάθε ζυγός πρέπει, ανά 2 έτη ή εντός χρονικού διαστήματος που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του εξοπλισμού ζύγισης, όποιο από τα δύο διαστήματα είναι μικρότερο, να βαθμονομείται είτε από τον κατασκευαστή, είτε από την Εθνική Υπηρεσία Μέτρων και Σταθμών, είτε από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο οργανισμό. Ο εξοπλισμός πρέπει να επιτρέπει τον ακριβή προσδιορισμό της μάζης του αεροπλάνου

(β) Ειδικές σταθερές μάζες για το ωφέλιμο φορτίο. Εκτός από τις σταθερές μάζες για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, ο αερομεταφορέας μπορεί να υποβάλλει για έγκριση από την Αρχή σταθερές μάζες και για άλλα στοιχεία του φορτίου.

(γ) Φόρτωση του αεροπλάνου

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η φόρτωση των αεροπλάνων του διεξάγεται υπό την επίβλεψη προσωπικού το οποίο έχει τα κατάλληλα προσόντα.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η φόρτωση του φορτίου πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζης και της ζυγοστάθμισης του αεροπλάνου.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τα πρόσθετα δομικά όρια, όπως οι περιορισμοί αντοχής δαπέδου, το μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο, η μέγιστη μάζα ανά διαμέρισμα εμπορευμάτων ή/και τα μέγιστα όρια καθισμάτων.

(δ) Όρια κέντρου βάρους

(1) Φάκελος CG πτητικής λειτουργίας (Operational CG envelope). Πρέπει να εφαρμόζονται λειτουργικά περιθώρια στο πιστοποιημένο φάκελο κέντρου βάρους, εκτός εάν εφαρμόζεται η πρακτική της κατανομής καθισμάτων και λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη στον υπολογισμό της ζυγοστάθμισης οι επιδράσεις του αριθμού επιβατών ανά σειρά καθισμάτων, των εμπορευμάτων σε ανεξάρτητα διαμερίσματα εμπορευμάτων και του καυσίμου σε ανεξάρτητες δεξαμενές. Για τον καθορισμό των περιθωρίων του CG, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές αποκλίσεις από την υποτιθέμενη κατανομή μάζης. Εάν εφαρμόζεται η πρακτική της ελεύθερης επιλογής καθισμάτων, ο αερομεταφορέας πρέπει να εισάγει διαδικασίες για τις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης ή το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, στην περίπτωση που η διαμήκης επιλογή καθίσματος είναι άκρως μονόπλευρη. Τα περιθώρια του CG καθώς και οι σχετικές διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των υποθέσεων σχετικά με τον τρόπο που κάθονται οι επιβάτες, πρέπει να είναι αποδεκτά από την Αρχή.

(2) Κέντρο βάρους κατά την πτήση.

Επιπρόσθετα στις διατάξεις της υποπαραγράφου (δ)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι οι διαδικασίες λαμβάνουν πλήρως υπόψη τη μέγιστη μεταβολή του CG κατά την πτήση, η οποία προκαλείται από τις κινήσεις των επιβατών ή του πληρώματος, καθώς και από την κατανάλωση ή τη μεταφορά καυσίμου.

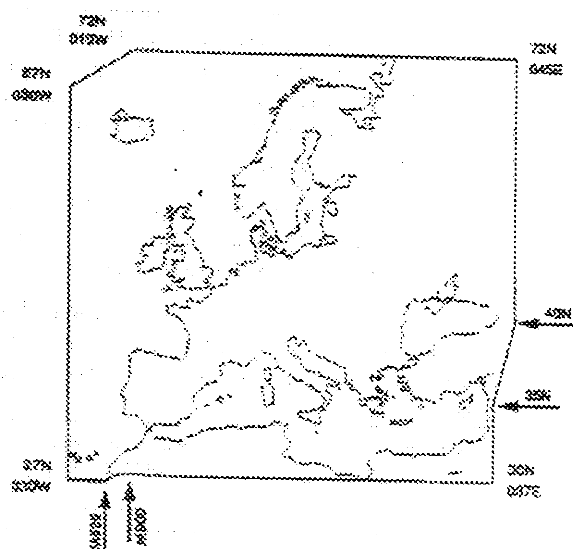
Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.620(στ)

Ορισμός της περιοχής για πτήσεις
εντός του Ευρωπαϊκού χώρου

Για τους σκοπούς του JAR-OPS 1.620(στ), πτήσεις εντός του Ευρωπαϊκού χώρου, εκτός από τις εσωτερικές πτήσεις, είναι οι πτήσεις που εκτελούνται εντός της περιοχής που περικλείεται από λοξοδρομικές γραμμές μεταξύ των ακόλουθων σημείων:

- Β7200	Α04500
- Β4000	Α04500
- Β3500	Α03700
- Β3000	Α03700
- Β3000	Δ00600
- Β2700	Δ00900
- Β2700	Δ03000
- Β6700	Δ03000
- Β7200	Δ01000
- Β7200	Α04500

όπως απεικονίζονται στο Σχεδιάγραμμα 1 κατωτέρω:



Σχεδιάγραμμα 1

Ευρωπαϊκός χώρος

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.620(ζ)

Διαδικασία για τον καθορισμό αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζης για επιβάτες και αποσκευές

(α) Επιβάτες

(1) Μέθοδος δειγματοληψίας μαζών. Η μέση μάζα των επιβατών και των χειραποσκευών τους πρέπει να καθορίζεται με τυχαία δειγματοληψία. Η επιλογή των τυχαίων δειγμάτων πρέπει, από τη φύση της και το εύρος της, να είναι αντιπροσωπευτική του όγκου των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, τη συχνότητα των πτήσεων σε διάφορες διαδρομές, τις εισερχόμενες και εξερχόμενες πτήσεις, την εποχή εφαρμογής και τον αριθμό θέσεων του αεροπλάνου.

(2) Μέγεθος δείγματος. Το σχέδιο ελέγχου πρέπει να καλύπτει τη ζύγιση τουλάχιστον του μεγαλύτερου από τα παρακάτω:

(i) Του αριθμού επιβατών που υπολογίζεται σύμφωνα με πιλοτικό δείγμα, χρησιμοποιώντας συνήθεις διαδικασίες στατιστικής ανάλυσης και βασιζόμενοι στο σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) των μέσων μαζών που ανέρχεται σε 1% για την περίπτωση 'όλοι ενήλικες' και 2% για ξεχωριστές ομάδες 'Άρρενες' και 'Θήλεις', και

(ii) Για αεροπλάνα:

(Α) Με αριθμό θέσεων επιβατών 40 και άνω ενός συνόλου 2000 επιβατών, ή

(Β) Με αριθμό θέσεων επιβατών μικρότερο από 40, ενός συνολικού αριθμού 50x (τον αριθμό των θέσεων επιβατών).

(3) Μάζες επιβατών. Οι μάζες των επιβατών πρέπει να περιλαμβάνουν την μάζα των προσωπικών αντικειμένων που κρατούν οι επιβάτες όταν εισέρχονται στο αεροπλάνο. Όταν λαμβάνονται τυχαία δείγματα των μαζών επιβατών, τα νήπια πρέπει να ζυγίζονται μαζί με τον ενήλικα που τα συνοδεύει. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.620 (γ), (δ) και (ε).)

(4) Τόπος ζύγισης. Ο τόπος ζύγισης των επιβατών επιλέγεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο αεροπλάνο, σε ένα σημείο όπου είναι απίθανο να επέλθει αλλαγή της μάζης των επιβατών, με την εγκατάλειψη ή την ανάληψη περισσότερων προσωπικών αντικειμένων από αυτούς, πριν από την επιβίβασή τους στο αεροπλάνο.

(5) Μηχανή ζύγισης. Η μηχανή ζύγισης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ζύγιση των επιβατών πρέπει να έχει δυνατότητα ζύγισης τουλάχιστον 150 κιλών. Η μάζα επιδεικνύεται με ελάχιστη υποδιαίρεση 500 γρ. Η μηχανή ζύγισης πρέπει να είναι ακριβής μέχρι τη μεγαλύτερη από τις ακόλουθες τιμές: 0,5% ή 200 γρ.

(6) Καταγραφή των τιμών μάζης. Για κάθε πτήση πρέπει να καταγράφεται η μάζα των επιβατών, η αντίστοιχη κατηγορία επιβατών (π.χ. άρρενες/θήλεις/παιδιά) και ο αριθμός πτήσης.

(β) Ελεγμένες αποσκευές. Η στατιστική μέθοδος για τον καθορισμό των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζης των αποσκευών που βασίζεται στις μέσες μάζες των αποσκευών του ελάχιστου απαιτούμενου μεγέθους δείγματος είναι βασικά ίδια με την αντίστοιχη μέθοδο για επιβάτες, όπως καθορίζεται στη υποπαράγραφο (α)(1). Για αποσκευές, το σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) ανέρχεται σε 1%. Πρέπει να ζυγιστούν τουλάχιστον 2000 τεμάχια ελεγμένων αποσκευών.

(γ) Καθορισμός των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζης για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές

(1) Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, αντί των πραγματικών μαζών που προκύπτουν από ζύγιση, πρέπει να πραγματοποιείται στατιστική ανάλυση για να εξασφαλίζεται ότι αυτές δεν επηρεάζουν δυσμενώς την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας. Από την ανάλυση αυτή θα προκύπτουν μέσες τιμές μάζης για επιβάτες και αποσκευές, καθώς και άλλα στοιχεία.

(2) Σε αεροπλάνα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, οι ανωτέρω μέσες τιμές εφαρμόζονται ως αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης για άρρενες και θήλεις.

(2) Για μικρότερα αεροπλάνα, οι ακόλουθες αυξήσεις πρέπει να προστίθενται στη μέση μάζα επιβατών για να προκύψουν οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης:

Αριθμός θέσεων επιβατών	Απαιτούμενη επιπλέον μάζα
1 έως και 5	16 κιλά
6 έως και 9	8 κιλά
10 έως και 19	4 κιλά

Εναλλακτικά, για αεροσκάφη με 30 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, μπορούν να εφαρμοστούν οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζης που ισχύουν για την περίπτωση «Όλοι ενήλικες». Οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζης αποσκευών ισχύουν για αεροπλάνα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών.

(4) Οι αερομεταφορείς μπορούν να υποβάλουν λεπτομερές σχέδιο ελέγχου στην Αρχή για έγκριση, και συνεπώς για απόκλιση από την αναθεωρημένη σταθερή τιμή μάζης, με την προϋπόθεση ότι η αποκλίνουσα αυτή τιμή καθορίζεται μετά από χρήση της διαδικασίας που ερμηνεύεται στο παρόν Προσάρτημα. Οι αποκλίσεις αυτές πρέπει να αναθεωρούνται σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη.

(5) Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης για την περίπτωση «όλοι ενήλικες» πρέπει να βασίζονται σε αναλογία αρρένων/θηλέων 80/20, και όσον αφορά «όλες τις πτήσεις» η αναλογία είναι 50/50, εκτός από την περίπτωση «μισθωμένων πτήσεων για διακοπές «. Αν ο αερομεταφορέας επιθυμεί να λάβει έγκριση για χρήση διαφορετικής αναλογίας για συγκεκριμένες διαδρομές ή πτήσεις, τότε πρέπει να υποβάλλει στοιχεία στην Αρχή, με τα οποία αποδεικνύεται ότι η εναλλακτική αναλογία αρρένων/θηλέων είναι συντηρητική και καλύπτει τουλάχιστον το 84% των πραγματικών αναλογιών αρρένων/θηλέων σε δείγμα τουλάχιστον 100 αντιπροσωπευτικών πτήσεων.

(6) Οι μέσες τιμές μάζης που προκύπτουν στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό σε κιλά. Οι τιμές μάζης των ελεγμένων αποσκευών στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο αριθμό 0,5 κιλά, ανάλογα με την περίπτωση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.625

Επίσημα έγγραφα μάζης και ζυγοστάθμισης

(α) Επίσημα έγγραφα μάζης και ζυγοστάθμισης

(1) Περιεχόμενα

(i) Τα επίσημα έγγραφα μάζης και ζυγοστάθμισης πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες:

(Α) Τη νηολόγηση και τον τύπο του αεροπλάνου,

(Β) Το διακριτικό αριθμό πτήσης και την ημερομηνία,

(Γ) Τα στοιχεία του κυβερνήτη,

(Δ) Τα στοιχεία του ατόμου που συνέταξε το έγγραφο,

(Ε) Την ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας και το αντίστοιχο CG του αεροπλάνου,

(ΣΤ) Την μάζα καυσίμου κατά την απογείωση και την μάζα καυσίμου του ταξιδιού,

(Ζ) Την μάζα των αναλώσιμων, εκτός από το καύσιμο,

(Η) Τα μέρη που συνιστούν το φορτίο, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου και του έρματος,

(Θ) Την μάζα απογείωσης, την μάζα προσγείωσης και την μάζα χωρίς καύσιμο,

(Ι) την κατανομή φορτίου,

(ΙΑ) τις εφαρμοζόμενες θέσεις CG του αεροπλάνου, και

(ΙΒ) τις οριακές τιμές μάζης και CG.

(ii) Ο αερομεταφορέας μπορεί να παραλείψει ορισμένα από τα ανωτέρω στοιχεία από τα επίσημα έγγραφα μάζης και ζυγοστάθμισης, εφόσον έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή.

(2) Αλλαγή τελευταίας στιγμής. Οποιαδήποτε αλλαγή τελευταίας στιγμής συμβεί μετά από τη συμπλήρωση του επίσημου εγγράφους μάζης και ζυγοστάθμισης πρέπει να ανακοινώνεται στον κυβερνήτη και να καταγράφεται στο επίσημο έγγραφο μάζης και ζυγοστάθμισης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη αλλαγή του αριθμού των επιβατών ή του φορτίου χειρός, που είναι αποδεκτές ως αλλαγές τελευταίας στιγμής, πρέπει να καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Αν γίνει υπέρβαση αυτού του αριθμού, πρέπει να συντάσσονται νέα επίσημα έγγραφα μάζης και ζυγοστάθμισης.

(β) Ηλεκτρονικά υπολογιστικά συστήματα. Στις περιπτώσεις όπου τα επίσημα έγγραφα μάζης και ζυγοστάθμισης παράγονται μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστικού συστήματος, ο αερομεταφορέας πρέπει να επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων. Πρέπει να δημιουργήσει σύστημα για να ελέγχει ότι οι τροποποιήσεις στα δεδομένα τροφοδοσίας του συστήματος, ενσωματώνονται κατάλληλα στο σύστημα και ότι το σύστημα λειτουργεί σωστά σε συνεχή βάση, επαληθεύοντας τα παραγόμενα στοιχεία ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους 6 μήνες.

(γ) Συστήματα υπολογισμού μάζης και ζυγοστάθμισης επί του αεροπλάνου. Ο αερομεταφορέας πρέπει να λάβει έγκριση της Αρχής, αν επιθυμεί να χρησιμοποιήσει ηλεκτρονικό σύστημα υπολογισμού μάζης και ζυγοστάθμι-

σης, το οποίο βρίσκεται επί του αεροπλάνου, ως κύρια πηγή διεκπεραίωσης του υπολογισμού.

(δ) Ζεύξη δεδομένων (Datalink). Όταν τα επίσημα έγγραφα μάζης και ζυγοστάθμισης διαβιβάζονται στα αεροπλάνα με ηλεκτρονική μορφή, πρέπει να υπάρχει στο έδαφος ένα αντίγραφο του τελικού επισήμου εγγράφου μάζης και ζυγοστάθμισης, όπως αυτό έγινε δεκτό από τον κυβερνήτη.

ΤΜΗΜΑ ΙΑ΄

ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

JAR-OPS 1.630

Γενική εισαγωγή

(Βλέπε IEM OPS 1.630)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν γίνεται έναρξη πτήσης, εκτός εάν τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται με βάση το παρόν τμήμα είναι:

(1) Εγκεκριμένα, εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ), και έχουν εγκατασταθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων προτύπων επιδόσεων και των απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας και πτητικής ικανότητας, και

(2) Βρίσκονται σε κατάσταση συνεχούς λειτουργικής διαθεσιμότητας για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον Εγχειρίδιο Ελάχιστου Εξοπλισμού (MEL) (παραπομπή στο JAR-OPS 1.030) και

(β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων των οργάνων και του εξοπλισμού είναι εκείνα που καθορίζονται στις σχετικές κοινές οδηγίες τεχνικών προδιαγραφών (Joint Technical Standard Orders, JTSO) που ισχύουν, όπως παρατίθενται στα JAR-TSO, εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους κώδικες πτητικής λειτουργίας ή πτητικής ικανότητας. Όργανα και εξοπλισμός τα οποία, κατά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος, συμμορφώνονται με διαφορετικές προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων από εκείνες των JTSO, μπορούν να παραμείνουν σε χρήση ή να εγκατασταθούν, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Τα όργανα και ο εξοπλισμός που έχουν ήδη εγκριθεί δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με αναθεωρημένη προδιαγραφή JTSO ή αναθεωρημένη προδιαγραφή, η οποία είναι διαφορετική εκείνης των JTSO, παρά μόνο εάν καθορίζεται ως απαίτηση με αναδρομική ισχύ.

(γ) Για τα ακόλουθα είδη δεν απαιτείται έγκριση εξοπλισμού:

(1) Ηλεκτρικές ασφάλειες που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.635,

(2) Ηλεκτρικοί φανοί που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.640(α)(4),

(3) Ένα ρολόι ακριβείας το οποίο αναφέρεται στο JAR-OPS 1.650(β) &.652(β),

(4) Υποδοχή χάρτη, η οποία αναφέρεται στο JAR-OPS 1.652(ιδ),

(5) Κυτία πρώτων βοηθειών, τα οποία αναφέρεται στο JAR-OPS 1.745,

(6) Κυτίο Ιατρικής βοήθειας ειδών έκτακτης ανάγκης, το οποίο αναφέρεται στο JAR-OPS 1.755,

(7) Μεγάφωνα, τα οποία αναφέρονται στο JAR-OPS 1.810,

(8) Σωστικά μέσα και σήματα με φωτοβολίδες, που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.835(α) και (γ), και

(9) Άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης, αγκυροβόλησης ή ελιγμών υδροπλάνων και αμφιβίων αεροπλάνων στο νερό, που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.840.

(δ) Εάν κατά τη διάρκεια της πτήσης ένα μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό από τη θέση του, ο χειρισμός του πρέπει να είναι εύκολος από τη θέση αυτή. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να χειρίζονται μονάδα του εξοπλισμού, η μονάδα αυτή πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολη η λειτουργία της από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός της.

(ε) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης είναι τοποθετημένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης να βλέπει με ευκολία τις ενδείξεις από τη θέση του, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που κανονικά έχει, όταν κοιτά προς τα εμπρός, κατά μήκος του ίχνους πτήσης. Όταν απαιτείται η λειτουργία ενός μόνο οργάνου σε αεροπλάνο, του οποίου η πτητική λειτουργία εκτελείται από περισσότερα του ενός μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, αυτό πρέπει να τοποθετείται έτσι ώστε να είναι ορατό από κάθε ενδεδειγμένη θέση του πληρώματος διακυβέρνησης.

JAR-OPS 1.635

Διατάξεις προστασίας κυκλωμάτων

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα στο οποίο χρησιμοποιούνται ηλεκτρικές ασφάλειες, εάν δεν υπάρχουν εφεδρικές ασφάλειες, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά την πτήση, ο αριθμός των οποίων είναι τουλάχιστον ίσος με το 10% του αριθμού των ασφαλειών κάθε κατηγορίας ή τρεις ασφάλειες από κάθε κατηγορία, ανάλογα ποιος από τους δύο είναι μεγαλύτερος.

JAR-OPS 1.640

Φώτα πτητικής λειτουργίας αεροπλάνου

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με:

(α) Για πτήση ημέρας:

(1) Σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης,

(2) Φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου,

(3) Φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών, και

(4) Ηλεκτρικό φανό για κάθε απαιτούμενο μέλος πληρώματος, ο οποίος είναι εύκολα προσιτός από τα μέλη του πληρώματος, όταν αυτά κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους.

(β) Για νυκτερινή πτήση, εκτός του εξοπλισμού που καθορίζεται στην παράγραφο (α) ανωτέρω:

(1) Φώτα πλοήγησης / θέσης, και

(2) Δύο φώτα προσγείωσης ή ένα μόνο φως με δύο χωριστά ενεργοποιούμενα νημάτια (λυχνίες), και

(3) Φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο είναι υδροπλάνο ή αμφίβιο αεροπλάνο.

JAR-OPS 1.645

Καθαριστήρες Αλεξηνέμου

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5700 κιλά, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με καθαριστήρα αλεξήνεμου (υαλοκαθαριστήρα) σε κάθε θέση χειριστή ή με αντίστοιχο μέσο, ώστε να διατηρείται καθαρό μέρος του αλεξήνεμου κατά την διάρκεια υετού.

JAR-OPS 1.650

«Πτήσεις εξ όψεως» (VFR) κατά την ημέρα- Όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

(Βλέπε AMC OPS 1.650/1.652)

(Βλέπε IEM OPS 1.650/1.652)

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα κατά τη διάρκεια της ημέρας, σύμφωνα με τους Κανόνες «Πτήσεων εξ όψεως» (VFR), εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και πλοήγησης και τον σχετικό εξοπλισμό και δεν πληρούνται οι συνθήκες, όπου είναι απαραίτητη η εφαρμογή τους, που αναφέρονται στις παρακάτω υποπαραγράφους:

(α) Μια Μαγνητική πυξίδα,

(β) Ένα ακριβές ρολόι που δείχνει τον χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

(γ) Ένα ευαίσθητο υψόμετρο πίεσης, βαθμονομημένο σε πόδια (feet), με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε εκτοπασκάλ (hectopascals)/χιλιοστόβαρα (millibars), το οποίο είναι ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να τοποθετείται κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(δ) Έναν ενδείκτη ταχύτητας αέρος (airspeed indicator) βαθμονομημένο σε κόμβους (knots),

(ε) Έναν ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας (vertical speed indicator),

(στ) Έναν ενδείκτη στροφής και διολίσθησης κλίσης (turn and slip indicator) ή συγχρονιστή στροφής με ενσωματωμένο ενδείκτη διολίσθησης κλίσης ,

(ζ) Έναν ενδείκτη στάσης (attitude indicator),

(η) Έναν σταθεροποιημένο ενδείκτη διεύθυνσης (Stabilized direction indicator), και

(θ) Ένα μέσο ένδειξης, στο θάλαμο του πληρώματος διακυβέρνησης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου (βλέπε AMC OPS 1.650(i) & 1.655(i)).

(ι) Για πτήσεις που δεν υπερβαίνουν τα 60 λεπτά σε διάρκεια, οι οποίες απογειώνονται και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο, και οι οποίες παραμένουν εντός 50 νμ από αυτό το αεροδρόμιο, όλα τα όργανα που καθορίζονται στις υποπαραγράφους (στ), (ζ) και (η) ανωτέρω και στις υποπαραγράφους (ια)(4), (ια)(5) και (ια)(6) κατωτέρω, μπορούν να αντικατασταθούν όλα είτε από ενα ενδείκτη στροφής και διολίσθησης κλίσης, είτε από ένα συγχρονιστή στροφής με ενσωματωμένο ενδείκτη διολίσθησης κλίσης, είτε από έναν ενδείκτη στάσης και έναν ενδείκτη διολίσθησης κλίσης.

(ια) Οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα ξεχωριστά όργανα:

(1) Ένα ευαίσθητο υψόμετρο βαρομετρικής πίεσης, βαθμονομημένο σε πόδια (feet), με ρυθμιστή υποκλίμακας, βαθμονομημένης σε εκτοπασκάλ (hectopascals) / χιλιοστόβαρα (millibars), προκειμένου να ρυθμίζεται για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να τοποθετείται κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(2) Έναν ενδείκτη ταχύτητας αέρος (airspeed indicator) βαθμονομημένο σε κόμβους (knots),

(3) Έναν ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας (vertical speed indicator),

(4) Έναν ενδείκτη στροφής και διολίσθησης κλίσης (turn and slip indicator) ή συγχρονιστή στροφής με ενσωματωμένο ενδείκτη διολίσθησης κλίσης,

(5) Έναν ενδείκτη στάσης (attitude indicator), και

(6) Έναν σταθεροποιημένο ενδείκτη διεύθυνσης (Stabilized direction indicator).

(ιβ) Κάθε σύστημα ένδειξης ταχύτητας αέρος πρέπει να είναι εφοδιασμένο με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή με ισοδύναμο μέσο, για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή λόγω παγοποίησης για:

(1) Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερης από 5700 κιλά ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών περισσοτέρων των 9,

(2) Αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την 1η Απριλίου 1999 ή αργότερα σε χώρα μέλος της JAA ή αλλού.

(ιγ) Στις περιπτώσεις που απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστούς ενδείκτες για κάθε χειριστή και ξεχωριστούς επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό, όπου τούτο είναι απαραίτητο.

(ιδ) Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης και

(ιε) Όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς συμπιεστότητας, που δεν γίνονται εμφανείς με άλλο τρόπο από τους απαιτούμενους ενδείκτες ταχύτητας αέρος, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα ενδείκτη αριθμού Mach σε κάθε θέση χειριστή.

(ιστ) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτήσεις εξ όψεως δι' οργάνων (VFR) κατά τη διάρκεια της ημέρας εάν το αεροπλάνο δεν είναι εξοπλισμένο με ακουστικά μετά ενσωματωμένου μικρόφωνου ή αντίστοιχο εξοπλισμό για κάθε ένα μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης με καθήκοντα στον θάλαμο διακυβέρνησης (βλέπε IEM OPS 1650(p)/1.652(s)).

JAR-OPS 1.652

«Πτήσεις δι'οργάνων» (IFR) ή νυκτερινές πτήσεις - Όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

(Βλέπε AMC OPS 1.650/1.652)

(Βλέπε IEM OPS 1.650/1.652)

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσεων δι' οργάνων» (IFR) ή κατά τη νύκτα σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσεως εξ όψεως» (VFR), εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και πλοήγησης και τον σχετικό εξοπλισμό, όπου τούτο είναι απαραίτητο, σύμφωνα με τις συνθήκες, που αναφέρονται στις κατωτέρω υποπαραγράφους:

(α) Μία μαγνητική πυξίδα,

(β) Ένα ρολόι ακριβείας που δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

(γ) Δύο ευαίσθητα υψόμετρα βαρομετρικής πίεσης, βαθμονομημένα σε πόδια (feet), με ρυθμιστή υποκλίμακας, βαθμονομημένης σε εκτοπασκάλ (hectopascals) / χιλιοστόβαρα (millibars), προκειμένου να ρυθμίζεται για κά-

θε τιμή βαρομετρικής πίεσης που ενδέχεται να τοποθετείται κατά τη διάρκεια της πτήσης. Τα υψόμετρα αυτά, πρέπει να διαθέτουν απαρίθμιση ένδειξης με δείκτη τύμπανου ή άλλη αντίστοιχη απεικόνιση..

(δ) Σύστημα ένδειξης ταχύτητας του ανέμου με θερμαινόμενο σωλήνα (pitot) ή άλλο ισοδύναμο μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή παγοποίησης, συμπεριλαμβανομένου και προειδοποιητικού ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό ενδείκτη δυσλειτουργίας του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται για εκείνα τα αεροπλάνα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών 9 ή λιγότερων ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5700 κιλά ή μικρότερης και για τα οποία έχει εκδοθεί Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998 (βλέπε AMC OPS 1.652(d) &(k)(2)),

Σημείωση: Ημερομηνία εφαρμογής 1 Απριλίου 1999 (για προειδοποιητικό ενδείκτη δυσλειτουργίας του θερμαντήρα pitot)

(ε) Έναν ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας (vertical speed indicator),

(στ) Έναν ενδείκτη στροφής και διολίσθησης κλίσης (turn and slip indicator),

(ζ) Έναν ενδείκτη στάσης (attitude indicator),

(η) Έναν σταθεροποιημένο ενδείκτη διεύθυνσης (stabilized direction indicator),

(θ) Ένα μέσο ένδειξης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα, εντός του θαλάμου του πληρώματος διακυβέρνησης,, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου (βλέπε AMC OPS 1.650(i) &1.652(i)), και

(ι) Δύο ανεξάρτητα συστήματα στατικής πίεσης, εκτός της περίπτωσης ελικοφόρων αεροσκαφών μέγιστης πιστοποιημένης μάζης απογείωσης (MCTOM) 5700 κιλών ή μικρότερης, όπου επιτρέπεται ένα σύστημα στατικής πίεσης και μία εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης,

(ια) Οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα ξεχωριστά όργανα:

(1) Ένα ευαίσθητο υψόμετρο βαρομετρικής πίεσης, βαθμονομημένο σε πόδια (feet), με ρυθμιστή υποκλίμακας, βαθμονομημένης σε εκτοπασκάλ (hectopascals)/χιλιοστόβαρα (millibars), προκειμένου να ρυθμίζεται σε κάθε τιμή βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να πρωτοποθετείται κατά τη διάρκεια της πτήσης και το οποίο μπορεί να είναι ένα από τα δύο υψόμετρα που απαιτούνται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω. Τα υψόμετρα αυτά πρέπει να διαθέτουν ένδειξη με δείκτη τύμπανου ή άλλη αντίστοιχη απεικόνιση.

(2) Ένα σύστημα ένδειξης ταχύτητας του αέρος με θερμαινόμενο σωλήνα (pitot) ή άλλο ισοδύναμο μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή παγοποίησης, συμπεριλαμβανομένου και προειδοποιητικού ενδείκτη δυσλειτουργίας του θερμαντήρα pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό ενδείκτη δυσλειτουργίας του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται για εκείνα τα αεροπλάνα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 9 ή λιγότερες θέσεις επιβατών ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5700 κιλά ή μικρότερο και για τα οποία έχει εκδοθεί Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998 (βλέπε AMC OPS 1.652(d) &(k)(2)).

Σημείωση: Ημερομηνία εφαρμογής 1 Απριλίου 1999 (για προειδοποιητικό ενδείκτη δυσλειτουργίας του θερμαντήρα pitot)

(3) Έναν ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας (vertical speed indicator),

(4) Έναν ενδείκτη στροφής και διολίσθησης κλίσης (turn and slip indicator),

(5) Έναν ενδείκτη στάσης (attitude indicator), και

(6) Έναν σταθεροποιημένο ενδείκτη διεύθυνσης (stabilized direction indicator).

(ιβ) Τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5700 κιλά ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα επιπλέον εφεδρικό ενδείκτη στάσης (τεχνητό ορίζοντα), που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί από οποιαδήποτε θέση χειριστή, και ο οποίος να:

(1) Τροφοδοτείται συνεχώς με ηλεκτρικό ρεύμα κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας και, μετά από ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, τροφοδοτείται από πηγή που είναι ανεξάρτητη από το κανονικό σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος,

(2) Λειτουργεί με αξιοπιστία για τουλάχιστον 30 λεπτά μετά από την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, λαμβάνοντας υπόψη και τα λοιπά τροφοδοτούμενα φορτία από το σύστημα παροχής ισχύος εκτάκτου ανάγκης, καθώς και τις επιχειρησιακές διαδικασίες,

(3) Λειτουργεί ανεξάρτητα από οποιοδήποτε άλλο σύστημα ένδειξης στάσης,

(4) Τίθεται αυτόματα σε λειτουργία, αμέσως μετά την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, και

(5) Φωτίζεται κατάλληλα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτητικής λειτουργίας, εκτός της περίπτωσης αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5700 κιλών ή μικρότερης, που είναι ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος της JAA την 1η Απριλίου 1995 και είναι εφοδιασμένα με εφεδρικό ενδείκτη στάσης στον πίνακα οργάνων του κυβερνήτη.

(ιγ) Για τη συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (ιβ) ανωτέρω, πρέπει να απεικονίζεται εμφανώς στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης πότε ο εφεδρικός ενδείκτης στάσης, που απαιτείται από τις διατάξεις της εν λόγω υποπαραγράφου, λειτουργεί τροφοδοτούμενος από την ηλεκτρική ισχύ εκτάκτης ανάγκης. Στην περίπτωση που ο εφεδρικός ενδείκτης στάσης διαθέτει αποκλειστική ηλεκτρική παροχή, πρέπει να υπάρχει σχετική ένδειξη, είτε στο ίδιο το όργανο είτε στον πίνακα οργάνων, για το πότε χρησιμοποιείται η παροχή αυτή.

(ιδ) Υποδοχή χάρτη, σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και τέτοια ώστε να να φωτίζεται κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτητικών λειτουργιών.

(ιε) Εάν το εφεδρικό σύστημα ένδειξης στάσης είναι εγκεκριμένο σύμφωνα με το JAR 25.1303(β)(4) ή αντίστοιχο, οι ενδείκτες στροφής και διολίσθησης κλίσης μπορούν να αντικατασταθούν από ενδείκτες διολίσθησης κλίσης.

(ιστ) Όπου απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστούς ενδείκτες για κάθε χειριστή και ατομικούς επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό αναλόγως της περίπτωσης.

(ιζ) Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης, και

(ιη) Όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς συμπιεστότητας, που δεν γίνονται εμφανείς με άλλο τρόπο από τους απαιτούμενους ενδείκτες ταχύτητας αέρος, είναι εφοδιασμένα με ένα ενδείκτη αριθμού Mach σε κάθε θέση χειριστή.

(ιθ) Ο αερομεταφορέας απαγορεύεται να εκτελεί «πτήση δι' οργάνων» (IFR) ή πτήση κατά τη διάρκεια της νύκτας εκτός και αν το αεροπλάνο είναι εξοπλισμένο με ακουστικά μετά ενσωματωμένου μικρόφωνου ή αντίστοιχο εξοπλισμό για κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης με καθήκοντα στον θάλαμο διακυβέρνησης και έναν διακόπτη εκπομπής στο χειριστήριο για κάθε απαιτούμενο χειριστή. (Βλέπε ΙΕΜ OPS 1.650(p) / 1.652(s).)

JAR-OPS 1.655

Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητική λειτουργία με ένα χειριστή σε «πτήση δι' οργάνων» (IFR)

Ο αερομεταφορέας απαγορεύεται να εκτελεί «πτήση δι' οργάνων» (IFR) με ένα χειριστή, εκτός εάν το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο με αυτόματο πιλότο, που εκτελεί τουλάχιστον τις λειτουργίες κράτησης ύψους και πορείας (κατεύθυνσης).

JAR-OPS 1.660

Σύστημα προειδοποίησης ύψους

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου (turbine propeller powered aeroplane), που έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5700 κιλά ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών ή αεροπλάνου με στροβιλοκινητήρες αντίδρασης (turbojet powered aeroplane), εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα προειδοποίησης ύψους, ικανό:

(1) Να προειδοποιεί το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης για την προσέγγιση προεπιλεγμένου ύψους (σε άνοδο ή κάθοδο), και

(2) Να προειδοποιεί το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, τουλάχιστον με ένα ακουστικό σήμα, για την παρέκκλιση άνω ή κάτω από το προεπιλεγμένο ύψος, εκτός της περίπτωσης αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5700 κιλών ή μικρότερης, τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών και για τα οποία έχει εκδοθεί για πρώτη φορά ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1972 από ένα κράτος μέλος της JAA ή αλλού, και είναι ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος της JAA πριν την 1η Απριλίου 1995.

JAR-OPS 1.665

Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) και συστήματα προειδοποιητικής αποτύπωσης του ανάγλυφου του εδάφους (TAWS)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, στροβιλοκίνητου αεροπλάνου (turbine powered aeroplane), το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (Ground Proximity Warning System, GPWS), με εξαίρεση τα αεροπλάνα της παραγράφου (δ)(2) παρακάτω.

(β) Το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, πρέπει αυτόματα να παρέχει έγκαιρα και με σαφήνεια, μέσω ακουστικών σημάτων, τα οποία μπορούν να συμπληρωθούν με οπτικά σήματα, προς το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, τον βαθμό βύθισης, την προσέγγιση του εδάφους, την απώλεια ύψους μετά την απογείωση ή την επανακύκλωση, τη λανθασμένη διαμόρφωση προσγείωσης και την απόκλιση από το σωστό ίχνος καθόδου.

(γ) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, στροβιλοκίνη του αεροπλάνου, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 15.000 κιλά ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 30 θέσεις επιβατών, από και μετά:

(1) Την 1η Οκτωβρίου 2001 για αεροπλάνα των οποίων το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας (CoA) έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ημερομηνία αυτή ή μεταγενέστερα, ή

(2) Την 1η Ιανουαρίου 2005 για αεροπλάνα των οποίων το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας (CoA) έχει εκδοθεί για πρώτη φορά πριν από την 1η Οκτωβρίου 2001,

εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) το οποίο περιέχει λειτουργία έγκαιρης πρόβλεψης για την αποφυγή του ανάγλυφου του εδάφους (Terrain Awareness Warning System, TAWS).

(δ) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, στροβιλοκίνητου αεροπλάνου (turbine powered aeroplane), το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά αλλά όχι πάνω από 15.000 κιλά ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις αλλά όχι πάνω από 30 θέσεις επιβατών, από και μετά:

(1) Την 1η Ιανουαρίου 2003 για αεροπλάνα των οποίων το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας (CoA) έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2003 ή μεταγενέστερα, ή

(2) Την 1η Οκτωβρίου 2001 για αεροπλάνα τα οποία δεν έχουν ήδη εφοδιαστεί με το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS);

εκτός εάν είναι εφοδιασμένα με το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) το οποίο περιέχει λειτουργία εμπρόσθιας ανίχνευσης για την έγκαιρη προειδοποίηση επί του ανάγλυφου του εδάφους (TAWS).

(ε) Το σύστημα ενημέρωσης και προειδοποίησης επί του αναγλύφου του εδάφους πρέπει να παρέχει αυτόματα στο πλήρωμα του θαλάμου διακυβέρνησης, μέσω οπτικών και ακουστικών σημάτων και μέσω ένδειξης σε οθόνη το ανάγλυφο του εδάφους, έγκαιρα και σε ικανό χρόνο την προειδοποίηση, ώστε να προλαμβάνονται γεγονότα ελεγχόμενης πτήσης προς το έδαφος (CFIT) και να παρέχεται η δυνατότητα της εμπρόσθιας εποπτείας και η πτήση σε ασφαλές ύψος από την επιφάνεια του εδάφους.

JAR-OPS 1.668

Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

(Βλέπε ΙΕΜ OPS 1.668)

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, στροβιλοκίνητου αεροπλάνου (turbine powered aeroplane), το οποίο:

(1) Έχει μέγιστη πιστοποιημένη -μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 15.000 κιλά ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 30 θέσεις επιβατών μετά την 1η Ιανουαρίου 2000 ή

(2) Έχει μέγιστη πιστοποιημένη -μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά, αλλά μικρότερη από 15.000 κι-

λά ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, όχι όμως περισσότερες από 30, μετά από την 1η Ιανουαρίου 2005, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης, με ελάχιστο επίπεδο επιδόσεων τουλάχιστον συστήματος ACAS II.

JAR-OPS 1.670

Εναέριος εξοπλισμός ραντάρ καιρού

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία από αερομεταφορέα:

(1) Αεροπλάνου με συμπιεζόμενη καμπίνα, ή

(2) Αεροπλάνου χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5700 κιλά ή

(3) Αεροπλάνου χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, μετά την 1η Απριλίου 1999, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ραντάρ καιρού οποτεδήποτε γίνεται πτητική λειτουργία του αεροπλάνου αυτού κατά τη νύκτα ή σε ενόργανες μετεωρολογικές συνθήκες (IMC) σε περιοχές όπου μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από το αερομεταφερόμενο ραντάρ καιρού.

(β) Για τα ελικοφόρα αεροπλάνα με συμπιεζόμενη καμπίνα, που έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 5700 κιλά με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για λιγότερες από 9 θέσεις επιβατών, ο αερομεταφερόμενος εξοπλισμός ραντάρ καιρού μπορεί να αντικατασταθεί από άλλου είδους εξοπλισμό, που είναι ικανός να ανιχνεύει καταιγίδες και άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ραντάρ καιρού, με την προϋπόθεση της έγκρισης από την Αρχή.

JAR-OPS 1.675

Εξοπλισμός για πτητική λειτουργία σε συνθήκες παγοποίησης

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν αυτό είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να λειτουργεί σε συνθήκες παγοποίησης.

(β) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου. Ο φωτισμός που χρησιμοποιείται πρέπει να είναι τέτοιου τύπου ώστε να μην προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεράνει τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

JAR-OPS 1.680

Εξοπλισμός ανίχνευσης κοσμικής ακτινοβολίας

(α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητική λειτουργία με αεροπλάνο άνω των 15.000 μέτρων (49.000 πόδια) εκτός εάν:

(1) Είναι εξοπλισμένο με ένα όργανο μέτρησης και συνεχούς ένδειξης του ρυθμού δόσης της συνολικής κοσμικής ακτινοβολίας που δέχεται (δηλαδή του συνόλου της ακτινοβολίας λόγω ιονισμού και νετρονίων γαλαξιακής και ηλιακής προέλευσης) και της αθροιστικής δόσης για κάθε πτήση, ή

(2) Έχει καθιερώσει διαδικασίες για την τριμηνιαία δειγματοληπτική μέτρηση της ακτινοβολίας πάνω στο αεροπλάνο, οι οποίες είναι αποδεκτές από την Αρχή.

JAR-OPS 1.685

Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, το οποίο απαιτεί πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης με περισσότερα από ένα μέλη, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος, τα οποία δεν είναι τύπου χειρός. Για τα αεροπλάνα που είναι ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος της JAA την 1η Απριλίου 1995 και για τα οποία έχει εκδοθεί για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1975 σε μία χώρα της JAA ή αλλού, η απαίτηση αυτή δεν έχει εφαρμογή μέχρι την 1η Απριλίου 2002.

JAR-OPS 1.690

Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 15.000 κιλά ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος, με εξαίρεση τα αεροπλάνα για τα οποία είχε εκδοθεί για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1965 και τα οποία ήταν ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος της JAA την 1η Απριλίου 1995.

(β) Το σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος που απαιτείται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο πρέπει να:

(1) Λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εκτός από τις συσκευές χειρός, τα ακουστικά, τα μικρόφωνα, τους διακόπτες επιλογής και τις συσκευές σημάτων,

(2) Παρέχει έναν αμφίδρομο τρόποεπικοινωνίας μεταξύ του θαλάμου πληρώματος διακυβέρνησης και:

(i) Κάθε διαμερίσματος επιβατών,

(ii) Κάθε χώρου διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών επιβατών που δεν βρίσκεται στο επίπεδο των θαλάμων των επιβατών, και

(iii) Κάθε απομακρυσμένου θαλάμου πληρώματος που δεν βρίσκεται στο θάλαμο επιβατών και δεν είναι εύκολα προσπελάσιμο από το θάλαμο επιβατών.

(3) Είναι εύκολα προσιτό για χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση πληρώματος διακυβέρνησης στο θάλαμο πληρώματος διακυβέρνησης,

(4) Είναι εύκολα προσιτό για χρήση στις απαιτούμενες θέσεις των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κοντά σε κάθε μεμονωμένη ή σε κάθε ζεύγος εξόδων κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου,

(5) Διαθέτει σύστημα προειδοποίησης με ενσωματωμένα ηχητικά ή οπτικά σήματα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης για την προειδοποίηση του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για χρήση από τα μέ-

λη του πληρώματος θαλάμου επιβατών για την προειδοποίηση του πληρώματος διακυβέρνησης,

(6) Διαθέτει κατάλληλο σύστημα, ώστε ο καλούμενος να μπορεί να προσδιορίσει εάν πρόκειται για κανονική κλήση ή για κλήση έκτακτης ανάγκης (βλέπε AMC OPS 1.690(b)(6)), και

(7) Παρέχει στο έδαφος σύστημα αμφίδρομης επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού εδάφους και τουλάχιστον δύο μελών του πληρώματος διακυβέρνησης. (Βλέπε IMC OPS 1.690(b)(7))

JAR-OPS 1.695

Σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εάν δεν διαθέτει εγκαταστημένο σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system).

(β) Το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), που απαιτείται από την παρούσα παράγραφο, πρέπει να:

(1) Λειτουργεί ανεξάρτητα από τα συστήματα ενδοεπικοινωνίας, εκτός από τις συσκευές χειρός, τα ακουστικά, τα μικρόφωνα, τους διακόπτες επιλογής και τις συσκευές σημάτων,

(2) Είναι εύκολα προσιτό για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση μέλους πληρώματος διακυβέρνησης,

(3) Για κάθε απαιτούμενη έξοδο κινδύνου των επιβατών στο επίπεδο του δαπέδου, με προσκείμενο κάθισμα πληρώματος θαλάμου επιβατών, το σύστημα πρέπει να διαθέτει μικρόφωνο που είναι εύκολα προσιτό στο καθήμενο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, εκτός από την περίπτωση που ένα μικρόφωνο ενδέχεται να εξυπηρετεί περισσότερες από μία εξόδους, με την προϋπόθεση ότι η προσέγγιση των εξόδων επιτρέπει τη μη υποβοηθούμενη προφορική επικοινωνία μεταξύ των καθήμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών,

(4) Είναι ικανό να τεθεί σε λειτουργία μέσα σε 10 δευτερόλεπτα από ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε καθεμία από τις θέσεις του διαμερίσματος, από τις οποίες είναι προσιτή η χρήση του, και

(5) Ακούγεται ευκρινώς και καταληπτά σε όλες τις θέσεις επιβατών, τις τουαλέτες καθώς και τις θέσεις και σταθμούς εργασίας του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

JAR-OPS 1.700

Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης-1

(Βλέπε IMC OPS 1.700)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού, την ή μετά την 1η Απριλίου 1998 και το οποίο:

(1) Είναι πολυκινητήριο στροβιλοφόρο και έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, ή

(2) Έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, αποτυπώνει:

(i) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο,

(ii) Το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, και των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο με προέκταση και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα (μάσκα),

(iii) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου,

(iv) Ηχητικά ή ακουστικά σήματα αναγνώρισης των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο, και

(v) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εάν είναι εγκατεστημένο.

(β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 2 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της περίπτωσης των αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5700 κιλά, όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στα 30 λεπτά.

(γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να αποτυπώνει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη περάτωση της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά το σβήσιμο των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

(δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

(ε) Για τη συμμόρφωση με το παρόν μέρος, τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5.700 κιλά μπορούν να συνδυάσουν τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης.

(στ) Οποιοδήποτε αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται από το παρόν μέρος, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με τις προϋποθέσεις ότι:

(1) Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης,

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης χρειάζεται επισκευή και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής στοιχείων πτήσης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, μπορεί να λειτουργεί, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

JAR-OPS 1.705

Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης-2

(Βλέπε IMC OPS 1.705/1.710)

(α) Μετά από την 1η Απριλίου 2000, απαγορεύεται η

πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, πολυκινητηρίου στροβιλοφόρου αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού στο διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 1990 έως και την 31η Μαρτίου 1998, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης ίση ή μικρότερη από 5.700 κιλά και μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος αποτυπώνει:

(1) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο,

(2) Το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων και όπου είναι πρακτικά δυνατόν, χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο ακουστικού και μικρόφωνο μάσκας,

(3) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου,

(4) Ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο, και

(5) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εάν είναι εγκατεστημένο.

(β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.

(γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη περάτωση της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της ηλεκτρικής ισχύος, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την πτήση ως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά το σβήσιμο κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

(δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

(ε) Το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται από το παρόν τμήμα, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με τις προϋποθέσεις ότι:

(1) Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης,

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης χρειάζεται επισκευή, και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής στοιχείων πτήσης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, μπορεί να λειτουργεί, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

JAR-OPS 1.710

Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης-3

(Βλέπε IMC OPS 1.705/1.710)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά, για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού πριν από την 1η Απριλίου 1998, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, ο οποίος αποτυπώνει:

(1) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο,

(2) Το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος διακυβέρνησης,

(3) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου,

(4) Ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο, και

(5) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εάν είναι εγκατεστημένο.

(β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.

(γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη περάτωση της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

(δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

(ε) Το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται από αυτό το τμήμα, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με τις προϋποθέσεις ότι:

(1) Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης,

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης χρειάζεται επισκευή και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής στοιχείων πτήσης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, βρίσκεται σε λειτουργία.

JAR-OPS 1.715

Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης-1

(Βλέπε IMC OPS 1.715)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού την ή μετά την 1η Απριλίου 1998, το οποίο:

(1) Είναι πολυκινητήριο στροβιλοφόρο και έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα (9) θέσεις επιβατών, ή

(2) Έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5700 κιλά, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και διαθέτει μέθοδο άμεσης και εύκολης ανάκτησης των στοιχείων αυτών από το μέσο αποθήκευσης.

(β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της περίπτωσης των αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5700 κιλά, όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στις 10 ώρες.

(γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά την κλίμακα του χρόνου, να καταγράφει:

(1) Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του ανέμου, της πορείας, της επιτάχυνσης, της στάσης πρόνευσης και διατοιχισμού (pitch and roll), των ρυθμίσεων των μικροφώνων των ραδιοεκπομπών, της ώσης ή ισχύος σε κάθε κινητήρα, της διαμόρφωσης των μηχανισμών άντωσης και οπισθέλκουσας (lift and drag devices), της θερμοκρασίας του αέρα, της χρήσης των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και της γωνίας προσβολής,

(2) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27.000 κιλά, τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό των θέσεων των πρωτευόντων χειριστηρίων πτήσης (primary flight controls) και της αντισταθμιστικής πρόνευσης (pitch trim), του ραδιοϋψομέτρου και των πρωτευόντων πληροφοριών αεροναυτιλίας που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, των προειδοποιήσεων από το θάλαμο διακυβέρνησης και της θέσης του συστήματος προσγείωσης και

(3) Για τα αεροπλάνα που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να καταγράφει κάθε παράμετρο που σχετίζεται με τη καινοτομία ή μοναδικότητα στο σχεδιασμό ή στα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου. (Βλέπε AMC OPS 1.715(c).)

(δ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από πηγές σημάτων του αεροσκάφους τετοιες που να επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

(ε) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

(στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

(ζ) Τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5.700 κιλά ή μικρότερη μπορούν να συνδυάσουν τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

(η) Το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, που απαιτείται από το παρόν τμήμα, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με τις προϋποθέσεις ότι:

(1) Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πριν από την έναρξη της πτήσης·

(2) Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης,

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης χρειάζεται επισκευή και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, βρίσκεται σε λειτουργία, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης. (Βλέπε IMC OPS 1.715(h).)

JAR-OPS 1.720

Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης-2

(Βλέπε IMC OPS 1.720/1.725)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από χώρα μέλος του JAA ή αλλού από την 1η Ιανουαρίου 1989 έως και την 31η Μαρτίου 1998, και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και δεν υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.

(β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του

(γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά την κλίμακα του χρόνου, να καταγράφει:

(1) Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του ανέμου, της πορείας, της επιτάχυνσης, της στάσης πρόνευσης και διατοιχισμού (pitch and roll), των χειρισμών των μικροφώνων των ραδιοεκπομπών, εκτός εάν παρέχεται ένας εναλλακτικός τρόπος για την εξασφάλιση του συγχρονισμού των καταγραφών του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, της ώσης ή ισχύος κάθε κινητήρα, της διαμόρφωσης των μηχανισμών άντωσης και οπισθέλκουσας (lift and drag devices), της θερμοκρασίας αέρα, της χρήσης των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και της γωνίας προσβολής.

(2) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27.000 κιλά, τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό των θέσεων των πρωτευόντων χειριστηρίων πτήσης και της αντιστάθμισης πρόνευσης, του ραδιοϋψόμετρου και των πρωτευόντων πληροφοριών αεροναυτιλίας που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, των προειδοποιήσεων από το θάλαμο διακυβέρνησης και της θέσης του συστήματος προσγείωσης. (Βλέπε AMC OPS 1.720(c)/1.725(c).)

(δ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

(ε) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με

δική του ισχύ και πρέπει να σταματά όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.

(στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

(ζ) Το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, που απαιτείται από αυτό το τμήμα, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με τις προϋπόθεσεις ότι:

(1) Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης,

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης χρειάζεται επισκευή και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, βρίσκεται σε λειτουργία, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης. (Βλέπε IMC OPS 1.720(g)/1.725(g).)

JAR-OPS 1.725

Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - 3

(Βλέπε IMC OPS 1.720/1.725)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, στροβιλοφόρου αεροπλάνου, το οποίο δεν εμπίπτει στο JAR-OPS 1.715 ή το JAR-OPS 1.720 και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης, με την εξαίρεση των αεροπλάνων που νηολογήθηκαν σε ένα κράτος μέλος του JAA μέχρι την 1η Απριλίου 1995 και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από χώρα μέλος του JAA ή αλλού πριν από την 1η Απριλίου 1975, στα οποία επιτρεπόταν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν μη ψηφιακούς αποτυπωτές έως την 1η Απριλίου 2000.

(β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του.

(γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά την κλίμακα του χρόνου, να καταγράφει:

(1) Για τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από χώρα μέλος του JAA ή αλλού πριν από την 1η Ιανουαρίου 1987:

(i) Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του ανέμου, της πορείας και της επιτάχυνσης, και

(ii) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27.000 κιλά, που ανήκουν σε τύπο που πιστοποιήθηκε μετά την 30η Σεπτεμβρίου 1969, τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό:

(A) Των χειρισμών των μικροφώνων των ραδιοεκπομπών, εκτός εάν παρέχεται εναλλακτικός τρόπος για την εξασφάλιση του συγχρονισμού των καταγραφών του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης,

(B) Της στάσης του αεροπλάνου όταν επιτυγχάνει το ίχνος πτήσης του, και

(Γ) Των βασικών δυνάμεων που ασκούνται στο αεροπλάνο και έχουν ως αποτέλεσμα την επίτευξη του ίχνους πτήσης του, καθώς και τα αίτία δημιουργίας των δυνάμεων αυτών.

(2) Για τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από χώρα μέλος του JAA ή αλλού την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1987, αλλά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1989:

(i) Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του ανέμου, της πορείας και της επιτάχυνσης, και

(ii) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27.000 κιλά, που ανήκουν σε τύπο που πιστοποιήθηκε από χώρα μέλος του JAA ή αλλού μετά την 30ή Σεπτεμβρίου 1969, τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό:

(A) Των χειρισμών των μικροφώνων των ραδιοεκπομπών, εκτός εάν παρέχεται εναλλακτικός τρόπος για την εξασφάλιση του συγχρονισμού των καταγραφών του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης,

(B) Της στάσης πρόνευσης και διατοιχισμού (pitch and roll), της ώσης ή ισχύος κάθε κινητήρα, της διαμόρφωσης των μηχανισμών άντωσης και οπισθέλκουσας, της θερμοκρασίας του αέρα, της χρήσης των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης, της θέσης των πρωτευόντων χειριστηρίων πτήσης και της αντιστάθμισης πρόνευσης, του ραδιοϋψόμετρου και των πρωτευόντων πληροφοριών αεροναυτιλίας που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, των προειδοποιήσεων από το θάλαμο διακυβέρνησης και της θέσης του συστήματος προσγείωσης. (Βλέπε AMC OPS 1.720(c)/1.725(c).)

(δ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

(ε) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.

(στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

(ζ) Οποιοδήποτε αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, που απαιτείται από το παρόν μέρος, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με τις προϋποθέσεις ότι:

(1) Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης·

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης χρειάζεται επισκευή και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, βρίσκεται σε λειτουργία, εκτός εάν συνδυάζεται με

τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης. (Βλέπε IEM OPS 1.720(g)/1.725(g).)

JAR-OPS 1.730

Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, ιμάντες πρόσδεσης και μηχανισμοί συγκράτησης για παιδιά

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με:

(1) Ένα κάθισμα ή μια θέση - κρεβάτι για κάθε άτομο ηλικίας δύο ετών και άνω

(2) Μια ζώνη ασφαλείας, με ή χωρίς διαγώνιο ιμάντα ώμου, ή ένα ιμάντα πρόσδεσης για χρήση σε κάθε κάθισμα επιβάτη για κάθε επιβάτη ηλικίας 2 ετών και άνω,

(3) Μια συμπληρωματική κυκλική ζώνη ή άλλο μηχανισμό συγκράτησης για κάθε νήπιο,

(4) Εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (β) κατωτέρω, μια ζώνη ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου για κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης και για κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα του χειριστή, που έχει ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης,

(5) Εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (β) κατωτέρω, μια ζώνη ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου για κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για κάθε κάθισμα παρατηρητή. Ωστόσο, αυτή η απαίτηση δεν αποκλείει τη χρήση των καθισμάτων επιβατών από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται καθ' υπέρβασιν του συνολικού αριθμού του απαιτούμενου πληρώματος θαλάμου επιβατών, και

(6) Καθίσματα για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που βρίσκονται κοντά στις απαιτούμενες θύρες εξόδου κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου, με την εξαίρεση ότι είναι αποδεκτές άλλες θέσεις τοποθέτησης, εάν η επείγουσα εκκένωση (emergency evacuation) των επιβατών μπορεί να διευκολύνεται σε περίπτωση που τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών κάθονται αλλού. Οι θέσεις αυτές πρέπει να βλέπουν προς τα εμπρός ή προς τα πίσω εντός γωνίας 15° σε σχέση με το διαμήκη άξονα του αεροπλάνου.

(β) Όλες οι ζώνες ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου πρέπει να αποσυνδέονται από ένα μόνο σημείο.

(γ) Στη θέση μιας ζώνης ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου μπορεί να επιτραπεί, εάν δεν είναι πρακτικώς δυνατή η τοποθέτησή της, μια ζώνη ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 5.700 κιλά ή μια ζώνη ασφαλείας για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 2.730 κιλά.

JAR-OPS 1.731

Σήματα: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου του οποίου όλες οι θέσεις επιβατών δεν είναι ορατές από το θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με μέσο που δείχνει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδεθούν οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

JAR-OPS 1.735

Εσωτερικές θύρες και κουρτίνες

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, εάν δεν έχει εγκατασταθεί ο ακόλουθος εξοπλισμός:

(α) Σε αεροπλάνο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, μια θύρα μεταξύ του θαλάμου επιβατών και του θαλάμου διακυβέρνησης, με την επιγραφή «Μόνο πλήρωμα» και ένα μηχανισμό κλειδώματος για να εμποδίζεται το άνοιγμά της από τους επιβάτες χωρίς την άδεια μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης,

(β) Ένα μηχανισμό ανοίγματος κάθε θύρας που χωρίζει τον ένα θάλαμο επιβατών από τον άλλο θάλαμο στον οποίο υπάρχει έξοδος κινδύνου. Οι διατάξεις ανοίγματος πρέπει να είναι εύκολα προσιτές,

(γ) Εάν είναι αναγκαία η διέλευση από μια θύρα ή μια κουρτίνα που χωρίζει το θάλαμο επιβατών από κάποιο άλλο χώρο για την πρόσβαση σε κάθε απαιτούμενη έξοδο κινδύνου από κάθε θέση επιβάτη, η θύρα ή η κουρτίνα πρέπει να διαθέτουν μηχανισμό ασφάλισής στην ανοικτή τους θέση,

(δ) Μια επιγραφή σε κάθε εσωτερική θύρα ή δίπλα σε μια κουρτίνα, που παρεμβάλλεται προς μια έξοδο κινδύνου επιβατών, για να δείχνει ότι πρέπει να ασφαλίζονται σε ανοικτή θέση κατά τη διάρκεια της απογείωσης και προσγείωσης, και

(ε) Για κάθε μέλος του πληρώματος, ένα μηχανισμό απασφάλισης κάθε θύρας η οποία είναι φυσιολογικά προσβάσιμη από τους επιβάτες και μπορεί να κλειδωθεί από τους επιβάτες.

JAR-OPS 1.745

Κιβώτια πρώτων βοηθειών

(Βλέπε AMC OPS 1.745)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με κιβώτια πρώτων βοηθειών, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση, σύμφωνα με την ακόλουθη αναλογία:

Αριθμός εγκαταστημένων θέσεων επιβατών	Απαιτούμενος αριθμός κιβωτίων πρώτων βοηθειών
0 έως 99	1
100 έως 199	2
200 έως 299	3
300 και άνω	4

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα κιβώτια πρώτων βοηθειών:

(1) Επιθεωρούνται περιοδικά για την επιβεβαίωση, στο βαθμό που είναι δυνατό, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους, και

(2) Ανεφοδιάζονται σε κανονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους ή όταν το επιβάλουν οι περιστάσεις.

JAR-OPS 1.755

Ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης

(Βλέπε AMC OPS 1.755)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 30 θέσεις επιβατών, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης, εφόσον οποιοδήποτε σημείο της προγραμματισμένης πτήσης βρίσκεται περισσότερο από 60 λεπτά χρόνου πτήσης (με κανονική ταχύτητα πλεύσης) από κάποιο αεροδρόμιο, στο οποίο αναμένεται να υπάρχει εξειδικευμένη ιατρική βοήθεια.

(β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι δεν χορηγούνται φάρμακα, εκτός από επαγγελματίες ιατρούς, νοσοκόμους ή προσωπικό ομοίων επαγγελματικών προσόντων.

(γ) Συνθήκες μεταφοράς

(1) Το ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης πρέπει να αντέχει σε σκόνη και υγρασία και πρέπει να μεταφέρεται κάτω από συνθήκες ασφαλείας στο θάλαμο διακυβέρνησης, όπου αυτό είναι πρακτικά δυνατό, και

(2) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα ιατρικά κιβώτια έκτακτης ανάγκης:

(i) Επιθεωρούνται περιοδικά για να επιβεβαιώνεται, στο βαθμό που είναι δυνατό, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους, και

(ii) Ανεφοδιάζονται σε κανονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους ή όταν το επιβάλουν οι περιστάσεις.

JAR-OPS 1.760

Οξυγόνο πρώτης βοήθειας

(Βλέπε IEM OPS 1.760)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητική λειτουργία αεροπλάνου με συμπιεζόμενη καμπίνα, σε ύψη άνω των 25.000 ποδών, όταν απαιτείται η παρουσία ενός μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, εκτός εάν το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο με τροφοδοσία αδιάλυτου οξυγόνου για επιβάτες, οι οποίοι μπορεί να χρειαστούν οξυγόνο, για φυσιολογικούς λόγους, μετά από αποσυμπίεση του θαλάμου. Η ποσότητα του οξυγόνου υπολογίζεται χρησιμοποιώντας μια μέση ταχύτητα ροής τουλάχιστον 3 λίτρων οξυγόνου Κανονικής Θερμοκρασίας Πίεσης Ξηρού/λεπτό/άτομο (Standard Temperature Pressure Dry STPD/min/person) και πρέπει να είναι αρκετό για το υπόλοιπο της πτήσης μετά την αποσυμπίεση της καμπίνας όταν το ύψος καμπίνας υπερβαίνει τα 8.000 πόδια αλλά δεν υπερβαίνει τα 15.000 πόδια, για τουλάχιστον το 2% των μεταφερομένων επιβατών, αλλά σε καμία περίπτωση για λιγότερο από ένα άτομο. Απαιτούνται τουλάχιστον δύο μονάδες διανομής οξυγόνου, τις οποίες χειρίζεται το πλήρωμα θαλάμου επιβατών με ένα σύστημα τροφοδοσίας. Οι μονάδες διανομής οξυγόνου μπορεί να είναι φορητές.

(β) Η ποσότητα του οξυγόνου πρώτης βοήθειας που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική λειτουργία καθορίζεται βάσει των υψών πίεσης καμπίνας και της διάρκειας της πτήσης, και είναι σύμφωνη με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική λειτουργία και διαδρομή.

(γ) Ο προβλεπόμενος εξοπλισμός οξυγόνου είναι ικανός να δημιουργεί ροή τουλάχιστον τεσσάρων λίτρων οξυγόνου κανονικής θερμοκρασίας, πίεσης, ξηρού (STPD) ανά λεπτό, για κάθε χρήστη. Επιτρέπεται η ύπαρξη μέσων για τη μείωση της ροής σε όχι λιγότερο από δύο λίτρα STPD ανά λεπτό, για κάθε ύψος.

JAR-OPS 1.770

Συμπληρωματικό οξυγόνο - αεροπλάνα με συμπιεζόμενη καμπίνα

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.770)

(Βλέπε AMC OPS 1.770)

(α) Γενικά

(1) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου με συμπιεζόμενη καμπίνα σε ύψη πίεσης άνω των 10.000 ποδών, εκτός εάν προβλέπεται συμπληρωματικός εξοπλισμός οξυγόνου, ο οποίος μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει τις ποσότητες οξυγόνου οι οποίες απαιτούνται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

(2) Η ποσότητα του απαιτούμενου συμπληρωματικού οξυγόνου καθορίζεται με βάση το ύψος πίεσης της καμπίνας, τη διάρκεια της πτήσης και την υπόθεση ότι μια βλάβη συμπίεσης της καμπίνας θα συμβεί στο πιο κρίσιμο ύψος ή σημείο της πτήσης, όσον αφορά την ανάγκη για οξυγόνο, και ότι, μετά τη βλάβη, το αεροπλάνο θα κατέλθει, σύμφωνα με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM), σε ασφαλές απόλυτο ύψος για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί και το οποίο επιτρέπει τη συνέχιση ασφαλούς πτήσης και προσγείωσης.

(3) Μετά από μια βλάβη της συμπίεσης της καμπίνας, το ύψος πίεσης της καμπίνας θεωρείται το ίδιο με το ύψος πίεσης του αεροπλάνου, εκτός εάν επιδειχθεί στην Αρχή ότι καμία από τις ενδεχόμενες βλάβες του θαλάμου ή του συστήματος συμπίεσης δεν καθιστά το ύψος πίεσης της καμπίνας ίσο με το ύψος πίεσης του αεροπλάνου. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, το επιδεικνυόμενο μέγιστο ύψος πίεσης της καμπίνας μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για τον καθορισμό των αποθεμάτων τροφοδότησης με οξυγόνο.

(β) Απαιτήσεις εξοπλισμού οξυγόνου και τροφοδότησης.

(1) Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης

(i) Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης κατά την περίοδο εκτέλεσης των καθηκόντων του πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Εάν όλοι οι καταλαμβάνοντες καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την ίδια πηγή τροφοδοσίας οξυγόνου με αυτή του πληρώματος διακυβέρνησης, τότε θεωρούνται μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης απασχολούμενα στο θάλαμο διακυβέρνησης, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο. Οι καταλαμβάνοντες καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης, οι οποίοι δεν τροφοδοτούνται από την ίδια πηγή τροφοδοσίας οξυγόνου με αυτή του πληρώματος διακυβέρνησης, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

(ii) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης, που δεν καλύπτονται από τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β)(1)(i) ανωτέρω, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδοσίας οξυγόνου.

(iii) Οι μάσκες οξυγόνου τοποθετούνται έτσι ώστε να είναι άμεσα προσιτές από τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, ενώ αυτά βρίσκονται στις καθορισμένες θέσεις εκτέλεσης των καθηκόντων τους.

(iv) Οι μάσκες οξυγόνου για χρήση από τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης σε αεροπλάνα με συμπιεζόμενη καμπίνα, τα οποία πετούν σε ύψος άνω των 25.000 ποδών, πρέπει να είναι τύπου ταχείας χρήσης και παροχής.

(2) Μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πρόσθετα μέλη πληρώματος και επιβάτες

(i) Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1, εκτός της περίπτωσης που εφαρμόζονται οι διατάξεις της υποπαραγράφου (v) κατωτέρω. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπρόσθετα στον ελάχιστο αριθμό των απαιτουμένων μελών του πληρώματος θαλά-

μου επιβατών, καθώς και πρόσθετα μέλη του πληρώματος, θεωρούνται επιβάτες για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

(ii) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης άνω των 25.000 ποδών πρέπει να είναι εφοδιασμένα με επαρκείς επιπρόσθετες εξόδους και μάσκες ή/και επαρκείς φορητές μονάδες οξυγόνου με μάσκες, για χρήση από όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών. Οι επιπρόσθετες έξοδοι ή/και φορητές μονάδες οξυγόνου πρέπει να είναι κατανεμημένες ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο για να εξασφαλίζεται η άμεση διαθεσιμότητα του οξυγόνου για κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, ανεξάρτητα από τη θέση του τη στιγμή της βλάβης της συμπίεσης της καμπίνας.

(iii) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης υπεράνω των 25.000 ποδών πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μονάδα διανομής οξυγόνου, η οποία είναι συνδεδεμένη με τους σταθμούς τροφοδότησης οξυγόνου οι οποίοι είναι άμεσα διαθέσιμοι για κάθε επιβαίνοντα, σε όποια θέση και αν κάθεται. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διανομής και των εξόδων οξυγόνου πρέπει να υπερβαίνει τον αριθμό των καθισμάτων κατά 10% τουλάχιστον. Οι επιπλέον μονάδες πρέπει να κατανέμονται ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο.

(iv) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης άνω των 25.000 ποδών ή εκείνα που όταν πετούν σε ύψος 25.000 πόδια ή μικρότερο και δεν μπορούν να κατέβουν με ασφάλεια εντός 4 λεπτών στα 13.000 πόδια, και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από χώρα μέλος του JAA ή αλλού την ή μετά την 9η Νοεμβρίου 1998, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με αυτόματα αναπτυσσόμενη συσκευή οξυγόνου, η οποία είναι άμεσα διαθέσιμη για κάθε επιβαίνοντα, σε όποια θέση και αν κάθεται. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διανομής και των εξόδων οξυγόνου υπερβαίνει τον αριθμό των καθισμάτων κατά 10% τουλάχιστον. Οι επιπλέον μονάδες πρέπει να κατανέμονται ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο.

(v) Οι απαιτήσεις τροφοδότησης οξυγόνου, όπως καθορίζονται στο Προσάρτημα 1, για αεροπλάνα που δεν έχουν πιστοποιηθεί για πτήση σε ύψη άνω των 25.000 ποδών, μπορούν να μειωθούν στο συνολικό χρόνο πτήσης για ύψη πίεσης καμπίνας μεταξύ των 10.000 και 13.000 ποδών για όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για το 10% τουλάχιστον των επιβατών, εάν, για όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής που πρόκειται να εκτελεστεί, το αεροπλάνο μπορεί να κατέβει με ασφάλεια εντός 4 λεπτών σε ύψος πίεσης καμπίνας 13.000 πόδια.

JAR-OPS 1.775

Συμπληρωματικό οξυγόνο- αεροπλάνα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.775)

(α) Γενικά

(1) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου χωρίς καμπίνα συμπίεσης σε ύψη άνω των 10.000 ποδών, εκτός εάν προβλέπεται εξοπλισμός συμπληρωματικού οξυγόνου, ικανός να αποθηκεύσει και να διανείμει τις απαιτούμενες τροφοδοτήσεις με οξυγόνο.

(2) Η ποσότητα του απαιτούμενου συμπληρωματικού οξυγόνου για τροφοδότηση, που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, καθορίζεται με βάση τα ύψη πτήσης και τη διάρκεια της πτήσης και είναι σύμφωνη με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική λειτουργία στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και με τις διαδρομές που πρόκειται να εκτελεστούν, καθώς και με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(3) Αεροπλάνο που πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία σε πίεση απόλυτου ύψους άνω των 10.000 ποδών πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει τις απαιτούμενες τροφοδοτήσεις οξυγόνου.

(β) Απαιτήσεις τροφοδότησης με οξυγόνο

(1) Μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης. Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης στην περίοδο απασχόλησής του στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Εάν όλοι οι καταλαμβάνοντες καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την ίδια πηγή τροφοδοσίας οξυγόνου με αυτή του πληρώματος διακυβέρνησης, τότε θεωρούνται μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης απασχολούμενα στο θάλαμο διακυβέρνησης, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

(2) Μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πρόσθετα μέλη πληρώματος και επιβάτες. Τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπρόσθετα στον ελάχιστο αριθμό των απαιτουμένων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και τα πρόσθετα μέλη του πληρώματος, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

JAR-OPS 1.780

Προστατευτικός αναπνευστικός εξοπλισμός πληρώματος

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου με συμπιεζόμενη καμπίνα ή χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν:

(1) Διαθέτει εξοπλισμό για την προστασία των οφθαλμών, της μύτης και του στόματος κάθε μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης ενώ βρίσκεται σε περίοδο απασχόλησης στο θάλαμο διακυβέρνησης και την παροχή οξυγόνου για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά. Η τροφοδοσία για τη συσκευή προστασίας της αναπνοής (Protective Breathing Equipment, PBE) μπορεί να παρέχεται από το συμπληρωματικό οξυγόνο, που απαιτείται από το JAR-OPS 1.770 (β)(1) ή το JAR-OPS 1.775 (β)(1). Επιπλέον, όταν το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης περιλαμβάνει περισσότερα από ένα μέλη και δεν μεταφέρεται πλήρωμα του θαλάμου επιβατών, πρέπει να υπάρχουν φορητές PBE για να προστατεύουν τους οφθαλμούς, τη μύτη και το στόμα ενός μέλους του πληρώματος πτήσης και να παρέχουν οξυγόνο για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά, και

(2) Διαθέτει φορητές PBE για να προστατεύουν τους οφθαλμούς, τη μύτη και το στόμα όλων των απαιτούμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών και να παρέχουν οξυγόνο για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά.

(β) Οι PBE που προορίζονται για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένες στο θάλαμο διακυβέρνησης και να είναι

εύκολα προσιτές για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης από την καθορισμένη θέση απασχόλησής του.

(γ) Οι PBE που προορίζονται για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πρέπει να είναι τοποθετημένες δίπλα σε κάθε θέση απασχόλησης του απαιτούμενου μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(δ) Πρέπει να προβλέπεται μια πρόσθετη φορητή PBE, η οποία να είναι εύκολα προσιτή και τοποθετημένη στους ή δίπλα στους πυροσβεστήρες χειρός, που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.790(γ) και (δ), εκτός της περίπτωσης όπου ο πυροσβεστήρας είναι τοποθετημένος εντός ενός διαμερίσματος φορτίου (cargo compartment), οπότε η PBE πρέπει να είναι τοποθετημένη εκτός, αλλά δίπλα στην είσοδο αυτού του διαμερίσματος.

(ε) Όταν χρησιμοποιούνται οι PBE δεν πρέπει να εμποδίζουν τις επικοινωνίες, όπου αυτές απαιτούνται από τα JAR-OPS 1.685, JAR-OPS 1.690, JAR-OPS 1.810 και JAR-OPS 1.850.

JAR-OPS 1.790

Πυροσβεστήρες χειρός

(Βλέπε AMC OPS 1.790)

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, εάν δεν διατίθενται πυροσβεστήρες χειρός για χρήση στα διαμερίσματα πληρώματος επιβατών και, αναλόγως της περίπτωσης, στα διαμερίσματα φορτίου και στους χώρους διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών επιβατών, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

(α) Ο τύπος και η ποσότητα του κατασβεστικού υλικού πρέπει να είναι κατάλληλος για τους τύπους φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθούν στο διαμέρισμα όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας, για δε τα διαμερίσματα προσωπικού, πρέπει να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων,

(β) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός, που περιέχει Halon 1211 (βρωμοχλωροδιφθορομεθάνιο CBrClF2), ή ισοδύναμο κατασβεστικό υλικό, πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένος στο θάλαμο διακυβέρνησης για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης,

(γ) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι τοποθετημένος ή να είναι εύκολα προσιτός για χρήση, σε κάθε χώρο διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών επιβατών (galley) που δεν βρίσκεται στον κύριο θάλαμο επιβατών,

(δ) Τουλάχιστον ένας εύκολα προσιτός πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι διαθέσιμος για χρήση σε κάθε διαμέρισμα φορτίου ή αποσκευών κατηγορίας Α ή κατηγορίας Β, καθώς και σε κάθε διαμέρισμα φορτίου κατηγορίας Ε που είναι προσιτό στα μέλη του πληρώματος κατά την πτήση, και

(ε) Τουλάχιστον ο κατωτέρω αριθμός πυροσβεστήρων χειρός πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένοι στο διαμέρισμα ή στα διαμερίσματα επιβατών:

Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών.	Αριθμός πυροσβεστήρων
7 έως 30	1
31 έως 60	2
61 έως 200	3
201 έως 300	4
301 έως 400	5
401 έως 500	6
501 έως 600	7
601 και άνω	8

Όταν απαιτούνται δύο ή περισσότεροι πυροσβεστήρες, αυτοί πρέπει να είναι ομοιόμορφα κατανεμημένοι στο διαμέρισμα των επιβατών.

(στ) Τουλάχιστον ένας από τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες που βρίσκονται στο διαμέρισμα των επιβατών ενός αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για τουλάχιστον 31 θέσεις και όχι για περισσότερες από 60 θέσεις επιβατών, και τουλάχιστον δύο από τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες που βρίσκονται στο θάλαμο των επιβατών ενός αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 61 και άνω θέσεις επιβατών, πρέπει να περιέχει ένα Halon 1211 (βρωμοχλωροδιφθορομεθάνιο CBrClF2), ή με ισοδύναμο προς αυτό κατασβεστικό υλικό.

JAR-OPS 1.795

Πέλεκυς καταστροφής και λοστοί

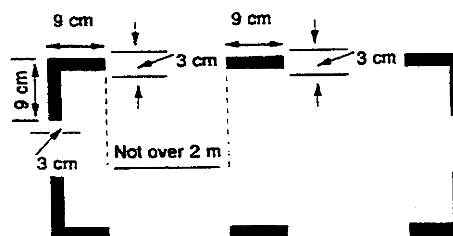
(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με έναν τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφής ή λοστό ο οποίος είναι τοποθετημένος στο θάλαμο διακυβέρνησης. Εάν η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων είναι για περισσότερες από 200 θέσεις επιβατών, τότε πρέπει να υπάρχει ένας πρόσθετος πέλεκυς καταστροφής ή λοστός, τοποθετημένος στην περιοχή του χώρου διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών επιβατών που βρίσκεται στο πίσω μέρος του αεροπλάνου ή κοντά σε αυτό.

(β) Οι πέλεκες καταστροφής και οι λοστοί που βρίσκονται στο διαμέρισμα των επιβατών δεν πρέπει να είναι ορατοί από τους επιβάτες.

JAR-OPS 1.800

Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, εάν περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης είναι σημειωμένες με σημάνσεις πάνω στο αεροπλάνο, αυτές οι περιοχές πρέπει να σημαδεύονται όπως φαίνεται παρακάτω. Τα χρώματα της σήμανσης είναι κόκκινα ή κίτρινα, και εάν είναι αναγκαίο, το περίγραμμά τους είναι λευκό για να δημιουργείται αντίθεση με το περιβάλλον χρώμα. Εάν οι γωνιακές σημάνσεις απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 μέτρα, τότε παρεμβάλλονται ενδιάμεσες γραμμές 9cm x 3cm έτσι ώστε οι γειτονικές σημάνσεις να μην απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 μέτρα.



JAR-OPS 1.805

Μέσα εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου με κατώφλι εξόδου κινδύνου επιβατών με ύψη:

(1) Τα οποία ευρίσκονται υψηλότερα από 1,83μ (6 πόδια) από το έδαφος, όταν το αεροσκάφος βρίσκεται στο

έδαφος με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης, ή

(2) Τα οποία θα ευρίσκονταν υψηλότερα από 1,83μ (6 πόδια) από το έδαφος μετά από την καταστροφή ή την αστοχία ανάπτυξης ενός ή περισσοτέρων σκελών του συστήματος προσγείωσης, σε αεροπλάνο για το οποίο υπεβλήθη για πρώτη φορά αίτηση για πιστοποιητικό τύπου την ή μετά την 1η Απριλίου 2000, εκτός εάν το αεροπλάνο διαθέτει εξοπλισμό ή συσκευές διαθέσιμες σε κάθε έξοδο, όπου εφαρμόζονται οι διατάξεις των υποπαραγράφων (1) ή (2), ώστε οι επιβάτες και το πλήρωμα να μπορούν να φθάσουν στο έδαφος με ασφάλεια σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

(β) Τέτοιου είδους εξοπλισμός ή συσκευές δεν χρειάζεται να προβλέπονται για τα παράθυρα κινδύνου, εάν το καθορισμένο μέρος της δομής του αεροπλάνου, στο οποίο καταλήγει η πορεία διαφυγής, απέχει λιγότερο από 1,83μ (6 πόδια) από το έδαφος, όταν το αεροπλάνο βρίσκεται στο έδαφος, με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης και τα πτερύγια καμπυλότητας σε θέση απογείωσης ή προσγείωσης, ανάλογα με ποια θέση των πτερυγίων καμπυλότητας βρίσκεται υψηλότερα από το έδαφος.

(γ) Στα αεροπλάνα για τα οποία απαιτείται ξεχωριστή έξοδος κινδύνου για το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης και:

(1) Για τα οποία το κατώτερο σημείο εξόδου κινδύνου βρίσκεται υψηλότερα από 1,83μ (6 πόδια) από το έδαφος, με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης, ή

(2) Για τα οποία υπεβλήθη για πρώτη φορά αίτηση για πιστοποιητικό τύπου την ή μετά την 1η Απριλίου 2000, και η έξοδος κινδύνου θα ευρισκόταν υψηλότερα από 1,83μ (6 πόδια) από το έδαφος μετά την καταστροφή ή την αστοχία ανάπτυξης ενός ή περισσοτέρων σκελών του συστήματος προσγείωσης, πρέπει να υπάρχει συσκευή για να βοηθά όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης να κατέβουν από το αεροπλάνο και να φθάσουν στο έδαφος με ασφάλεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

JAR-OPS 1.810

Μεγάφωνα

(Βλέπε AMC OPS 1.810)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερες από 60 θέσεις επιβατών και το οποίο μεταφέρει έναν ή περισσότερους επιβάτες, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με φορητά μεγάφωνα με μπαταρίες, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος κατά τη διάρκεια εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με την ακόλουθη αναλογία:

(1) Για κάθε θάλαμο επιβατών:

Διαμόρφωση θέσεων επιβατών	Αριθμός απαιτούμενων μεγαφώνων
61 έως 99	1
100 και άνω	2

(2) Για αεροπλάνα με περισσότερους από ένα θαλάμους επιβατών, σε όλες τις περιπτώσεις που η συνολική διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι για περισσότερες από 60 θέσεις, απαιτείται τουλάχιστον ένα μεγάφωνο.

JAR-OPS 1.815

Φωτισμός κινδύνου

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου που μεταφέρει επιβάτες, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου. Το σύστημα φωτισμού κινδύνου πρέπει να περιλαμβάνει:

(1) Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών:

(i) Πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών,

(ii) Εσωτερικό φωτισμό στο επίπεδο δαπέδου για τις περιοχές εξόδων κινδύνου,

(iii) Φωτισμένες σημάνσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου, και

(iv) Εξωτερικό φωτισμό κινδύνου σε όλές τις εξόδους πάνω από τις πτέρυγες και στις εξόδους όπου απαιτούνται μέσα για την υποβοήθηση της καθόδου, για αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υπεβλήθη σε κράτος μέλος του JAA η αλλού πριν από την 1η Μαΐου 1972, και όταν αυτά εκτελούν νυκτερινή πτήση.

(v) Εξωτερικό φωτισμό κινδύνου σε όλες τις εξόδους κινδύνου επιβατών, για αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υπεβλήθη σε κράτος μέλος του JAA η αλλού την ή μετά από την 1η Μαΐου 1972, και όταν αυτά εκτελούν νυκτερινή πτήση.

(vi) Σύστημα σήμανσης διαδρόμου διαφυγής σε περίπτωση ανάγκης, στους θαλάμους των επιβατών, για αεροπλάνα για τα οποία το πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε για πρώτη φορά σε κράτος μέλος του JAA η αλλού την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 1958.

(2) Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 19 ή λιγότερες θέσεις επιβατών και έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις JAR-23 ή JAR-25:

(i) Πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών,

(ii) Εσωτερικό φωτισμό στις περιοχές εξόδων κινδύνου, και

(iii) Φωτισμένες σημάνσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου.

(3) Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 19 ή λιγότερες θέσεις επιβατών και δεν έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις JAR-23 τις JAR-25, πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών

(β) Μετά την 1η Απριλίου 1998, απαγορεύεται η πτητική λειτουργία κατά τη νύκτα, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου που μεταφέρει επιβάτες, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 9 ή λιγότερες θέσεις επιβατών, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με μια πηγή γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών, για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου. Το σύστημα μπορεί να κάνει χρήση φώτων θόλου ή άλλων πηγών φωτισμού που βρίσκονται ήδη στο αεροπλάνο και τα οποία μπορούν να παραμείνουν σε λειτουργία, μετά τη διακοπή της λειτουργίας του συσσωρευτή του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.820

Πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης

(Βλέπε IEM OPS 1.820)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2002, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με ένα αυτόματο πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT), ο οποίος έχει την δυνατότητα να εκπέμπει στις συχνότητες 121.5 MHz και 406 MHz.

(β) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου από την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2002 για το οποίο εκδόθηκε πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν την 1 Ιανουαρίου 2002 εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με οιουδήποτε τύπου πομπού επειγούσης ανάγκης (ELT) που να έχει την δυνατότητα να εκπέμπει στις συχνότητες 121.5MHz και 406MHz, εκτός από τα αεροπλάνα τα οποία έχουν εφοδιαστεί την ή μετά την 1 Απριλίου 2000 με αυτόματο πομπό εντοπισμού επειγούσης ανάγκης ο οποίος εκπέμπει μόνο στην συχνότητα 121.5MHz και όχι στην συχνότητα 406MHz τα οποία μπορούν να συνεχίσουν να ίπτανται μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 2004.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει ότι όλοι οι πομποί εντοπισμού επειγούσης ανάγκης που έχουν την δυνατότητα να εκπέμπουν στην συχνότητα 406 MHz να κωδικοποιηθούν σύμφωνα με το Annex 10 του ICAO και να δηλωθούν στην κρατική υπηρεσία ή άλλη εξουσιοδοτημένη υπηρεσία υπεύθυνη να διεξάγει επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

JAR-OPS 1.825

Σωσίβια γιλέκα

(Βλέπε IEM OPS 1.825)

(α) Αεροπλάνα ξηράς. Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου ξηράς:

(1) Όταν αυτό ίπταται πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση μεγαλύτερη από 50 ναυτικά μίλια από την ξηρά, ή

(2) Όταν αυτό απογειώνεται ή προσγειώνεται σε ένα αεροδρόμιο όπου η πορεία απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένη πάνω από το νερό, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσσωσης, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζώντος, για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροπλάνο. Κάθε σωσίβιο γιλέκο πρέπει να είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προκαθορίζεται. Τα σωσίβια γιλέκα για νήπια μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα εγκεκριμένα μέσα επίπλευσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με φως εντοπισμού επιζώντος.

(β) Υδροπλάνα και αμφίβια αεροπλάνα. Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, υδροπλάνου ή αμφιβίου αεροπλάνου στο νερό, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζώντος, για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροπλάνο. Κάθε σωσίβιο γιλέκο πρέπει να είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προκαθορίζεται. Τα σωσίβια γιλέκα για νήπια μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα εγκεκριμένα μέσα επίπλευσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με φως εντοπισμού επιζώντος.

JAR-OPS 1.830

Σωσίβιες λέμβοι και σωστικοί πομποί εντοπισμού επείγουσας ανάγκης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη θάλασσα

(α) Σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα, απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου σε απόσταση μακριά από ξηρά, που είναι κατάλληλη για αναγκαστική προσγείωση, μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε:

(1) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 400νμ, όποια είναι μικρότερη, για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση σε ένα αεροδρόμιο με την ή τις κρίσιμες μονάδες ισχύος να τίθενται εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων από αυτήν ή

(2) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 100 ναυτικά μίλια, όποια είναι μικρότερη, για όλα τα άλλα αεροπλάνα, εκτός εάν μεταφέρεται ο εξοπλισμός που καθορίζεται στις υποπαραγράφους (β) και (γ) κατωτέρω.

(β) Να διαθέτει επαρκείς σωσίβιες λέμβους για τη μεταφορά όλων των ατόμων που βρίσκονται στο αεροπλάνο. Εκτός της περίπτωσης που παρέχονται επιπλέον λέμβοι επαρκούς χωρητικότητας, η πλευστότητα και η χωρητικότητα σε θέσεις των λέμβων, πέραν της επιτρεπόμενης χωρητικότητας, πρέπει να καλύπτουν όλους τους επιβαίνοντες στο αεροπλάνο και στην περίπτωση απώλειας μιας λέμβου με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα σε θέσεις. Οι σωσίβιες λέμβοι πρέπει να είναι εφοδιασμένες με:

(1) Ένα φως εντοπισμού επιζώντος, και

(2) Σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί (βλέπε AMC OPS 1.830(b)(2)), και

(γ) Να διαθέτει τουλάχιστον δύο σωστικούς πομπούς εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT (S)), οι οποίοι είναι ικανοί να εκπέμπουν στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο ICAO Annex 10, Volume V, Chapter 2. (Βλέπε AMC OPS 1.830(c).)

JAR-OPS 1.835

Εξοπλισμός επιβιώσεως

(Βλέπε IEM OPS 1.835)

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου σε περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, εάν αυτό είναι δεν εφοδιασμένο με τα ακόλουθα:

(α) Εξοπλισμό σημάτων για τα σήματα κινδύνου με φωτοβολίδες που καθορίζονται στο ICAO Annex 2,

(β) Τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT (S)) που είναι ικανός να εκπέμπει στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο ICAO Annex 10, Volume V, Chapter 2 (Βλέπε AMC OPS 1.830(c)), και

(γ) Πρόσθετο σωσίβιο εξοπλισμό για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται στο αεροπλάνο (Βλέπε AMC OPS 1.830(c)), με την εξαίρεση ότι δεν είναι απαραίτητος ο εξοπλισμός που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ) όταν το αεροπλάνο είτε:

(1) Παραμένει εντός μιας απόστασης από μια περιοχή, όπου η έρευνα και η διάσωση δεν είναι εξαιρετικά δυσχερής και η οποία αντιστοιχεί σε:

(i) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση σε ένα αεροδρόμιο με την ή τις κρίσιμες μονάδες ισχύος εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων από αυτήν, ή

(ii) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης για όλα τα άλλα αεροπλάνα.

ή

(2) Πρόκειται για αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τα JAR-25 ή αντίστοιχα, βρίσκεται σε απόσταση που δεν είναι μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε 90 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης από μια περιοχή που είναι κατάλληλη για να επιχειρηθεί αναγκαστική προσγείωση.

JAR-OPS 1.840

Υδροπλάνα και αμφίβια αεροπλάνα - Εξοπλισμός

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, υδροπλάνου ή αμφίβιου αεροπλάνου στο νερό, εάν δεν είναι εξοπλισμένο με:

(1) Άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του αεροσκάφους στο νερό, αναλόγως του μεγέθους, της μάζας και των χαρακτηριστικών χειρισμού του α/φους, και

(2) Εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου εφαρμόζονται.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.770

Οξυγόνο - Ελάχιστες απαιτήσεις για συμπληρωματικό οξυγόνο για αεροπλάνα με συμπιεζόμενη καμπίνα (Σημείωση 1)

Πίνακας 1

(α)	(β)
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΓΙΑ:	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ ΚΑΜΠΙΝΑΣ
1. Όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης, που εκτελούν πτητικά καθήκοντα.	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας υπερβαίνει τα 13.000 πόδια, και ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας υπερβαίνει τα τα 10.000 πόδια, αλλά δεν υπερβαίνει τα 13.000 πόδια, μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη, αλλά ο οποίος, σε καμία περίπτωση, δεν είναι μικρότερος από: (i) 30 λεπτά για αεροπλάνα που είναι πιστοποιημένα να ίπτανται σε ύψη που δεν υπερβαίνουν τα 25.000 πόδια (Σημείωση 2) (ii) 2 ώρες για αεροπλάνα που είναι πιστοποιημένα να ίπτανται σε ύψη μεγαλύτερα των 25.000 ποδών (Σημείωση 3)
2. Όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών.	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας υπερβαίνει τα 13.000 πόδια, ο οποίος όμως δεν είναι μικρότερος από 30 λεπτά (Σημείωση 2), και ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας είναι μεγαλύτερο από 10.000 πόδια, αλλά δεν υπερβαίνει τα 13.000 πόδια, μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη.
3. Το 100% των επιβατών (Σημείωση 5)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας υπερβαίνει τα 15.000 πόδια, ο οποίος όμως, σε καμία περίπτωση, δεν είναι μικρότερος από 10 λεπτά (Σημείωση 4).
4. Το 30% των επιβατών (Σημείωση 5)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας υπερβαίνει τα 14.000 πόδια, αλλά δεν υπερβαίνει τα 15.000 πόδια.
5. Το 10% των επιβατών (Σημείωση 5).	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας υπερβαίνει τα 10.000 πόδια, αλλά δεν υπερβαίνει τα 14.000 πόδια, μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη.

Σημείωση 1: Η παρεχόμενη τροφοδοσία πρέπει να λαμβάνει υπόψη το ύψος πίεσης καμπίνας και την κατανομή καθόδου (descent profile) για τις συγκεκριμένες διαδρομές.

Σημείωση 2: Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό βαθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 10.000 πόδια σε 10 λεπτά, και εν συνεχεία οριζόντια πτήση 20 λεπτά στα 10.000 πόδια.

Σημείωση 3: Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό βαθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 10.000 πόδια σε 10 λεπτά, και εν συνεχεία οριζόντια πτήση 110 λεπτά στα 10.000 πόδια. Το οξυγόνο που απαιτείται κατά JAR-OPS 1.780 (α)(1), μπορεί να περιληφθεί στον καθορισμό της απαιτούμενης τροφοδοσίας.

Σημείωση 4: Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό βαθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 15.000 πόδια σε 10 λεπτά.

Σημείωση 5: Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, η λέξη 'επιβάτες' σημαίνει τους επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται, συμπεριλαμβανομένων και των νηπίων.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.775

Συμπληρωματικό οξυγόνο για αεροπλάνα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα

Πίνακας 1

(α)	(β)
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΓΙΑ:	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ ΚΑΜΠΙΝΑΣ
1. Όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης, που εκτελούν πτητικά καθήκοντα	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης άνω των 10.000 ποδών
2. Όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης υπεράνω των 13.000 ποδών και για κάθε χρονική περίοδο που υπερβαίνει τα 30 λεπτά σε ύψη πίεσης υπεράνω των 10.000 ποδών, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13.000 πόδια.
3. Το 100% των επιβατών (Βλέπε Σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης άνω των 13.000 ποδών
4. Το 10% των επιβατών (Βλέπε Σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης μετά τα 30 λεπτά σε ύψη πίεσης μεγαλύτερα των 10.000 ποδών, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13.000 πόδια

Σημείωση: Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, η λέξη 'επιβάτες' σημαίνει τους επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται, συμπεριλαμβανομένων και των νηπίων ηλικίας κάτω των 2 ετών.

ΤΜΗΜΑ ΙΒ΄

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

JAR-OPS 1.845

Γενική εισαγωγή

(Βλέπε IEM OPS 1.845)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ουδεμία πτήση εκτελείται εκτός εάν ο απαιτούμενος, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, εξοπλισμός επικοινωνίας και αεροναυτιλίας:

(1) Έχει εγκριθεί και εγκατασταθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται σχετικά, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων προτύπων επίδοσης και των απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας και ικανότητας,

(2) Έχει εγκατασταθεί με τέτοιο τρόπο ώστε η αστοχία (βλάβη) οποιασδήποτε μονάδας, η οποία είναι απαραίτητη για σκοπούς επικοινωνίας ή για σκοπούς ναυτιλίας, ή και για τους δύο σκοπούς, να μην έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση αστοχίας (βλάβη) άλλης μονάδας που είναι απαραίτητη για σκοπούς επικοινωνίας ή ναυτιλίας,

(3) Ευρίσκεται σε κατάσταση συνεχούς επιχειρησιακής ετοιμότητας για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στο εγχειρίδιο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) (παραπομπή στο JAR-OPS 1.030) και

(4) Είναι διατεταγμένος, έτσι ώστε, εάν μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει, κατά τη διάρκεια της πτήσης και από τη θέση του, να χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό, να είναι εύκολος ο χειρισμός του από τη συγκεκριμένη θέση. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να χειρίζονται μία μονάδα του εξοπλισμού, η μονάδα αυτή πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολη η λειτουργία του εξοπλισμού από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.

(β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων του εξοπλισμού επικοινωνίας και ναυτιλίας είναι εκείνα που καθορίζονται στις κοινές οδηγίες τεχνικών προδιαγραφών (JTSO), όπως παρατίθενται στο JAR - TSO, εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους κανονισμούς (κώδικες) πτητικής λειτουργίας και πτητικής ικανότητας (operational or airworthiness codes). Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας, ο οποίος κατά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος πληροί διαφορετικές προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων από εκείνες των JTSO, μπορεί να παραμείνει σε χρήση ή να εγκατασταθεί, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας που έχει ήδη εγκριθεί, δεν απαιτείται να πληροί με αναθεωρημένη JTSO ή αναθεωρημένη προδιαγραφή, πέραν από JTSO, εκτός αν καθορίζεται άλλη σχετική απαίτηση με αναδρομική ισχύ.

JAR-OPS 1.850

Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα αεροπλάνου εάν αυτό δεν φέρει τον απαιτούμενο, για το είδος της πτητικής λειτουργίας το οποίο εκτελεί, εξοπλισμό ραδιοασυρμάτου.

(β) Όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, απαιτούνται δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοασυρμάτου (ξεχωριστά και πλήρη), κάθε σύστημα πρέπει να διαθέτει ανεξάρτητη εγκατάσταση κεραίας, εκτός από την περίπτωση όπου χρησιμοποιείται σταθερά υποστηριζόμενη ασύρματη κεραία ή άλλες εγκαταστάσεις κεραιών ισοδύναμης αξιοπιστίας, οπότε απαιτείται μόνο μία κεραία.

(γ) Ο απαιτούμενος σύμφωνα με τις διατάξεις της παραπάνω υποπαραγράφου (α) εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, πρέπει να έχει επίσης τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα επείγουσας ανάγκης των 121,5 MHz.

JAR-OPS 1.855

Πίνακας επιλογής ακουστικών σημάτων

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης δι' οργάνων» (IFR), εάν αυτό δεν είναι εξοπλισμένο με πίνακα επιλογέα ακουστικών σημάτων, ο οποίος είναι προσιτός σε κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να τον χρησιμοποιεί.

JAR-OPS 1.860

Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης εξ όψεως» (VFR) σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία διεξάγεται με αναφορά ορατών σημείων επί του εδάφους.

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία από αερομεταφορέα, αεροπλάνου σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης εξ όψεως» (VFR) σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους, εάν αυτό δεν φέρει τον απαιτούμενο κάτω από κανονικές επιχειρησιακές συνθήκες εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας απαραίτητο ώστε να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Να επικοινωνεί με τους κατάλληλους επίγειους σταθμούς,

(β) Να επικοινωνεί με τις κατάλληλες υπηρεσίες εξυπηρέτησης ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας από οποιοδήποτε σημείο του υπό έλεγχο εναέριου χώρου εντός του οποίου πρόκειται να εκτελεσθούν οι πτήσεις του αεροπλάνου, και

(γ) Να λαμβάνει τις κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες.

JAR-OPS 1.865

Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης δι' οργάνων» (IFR) ή «πτήσης εξ όψεως» (VFR) σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν διεξάγεται με αναφορά ορατών σημείων επί του εδάφους

(Βλέπε AMC OPS 1.865)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία από τον αερομεταφορέα αεροπλάνου σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης δι' οργάνων» (IFR) ή «πτήσης εξ όψεως» (VFR) σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους, εάν το αεροπλάνο δεν φέρει τον απαιτούμενο εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας και ναυτιλίας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας της (των) περιοχής (ων) επιχειρησιακής λειτουργίας του αεροπλάνου,

(β) Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας, τα οποία είναι απαραίτητα, κάτω από κανονικές επιχειρησιακές συνθήκες, για την επικοινωνία με τον κατάλληλο επίγειο σταθμό από οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων των εκτροπών από αυτήν.

(γ) Εξοπλισμός ναυτιλίας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ναυτιλίας:

(1) Περιλαμβάνει τουλάχιστον:

(i) Ένα σύστημα λήψης παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), σύστημα ραδιοπυξίδας (ADF) και σύστημα μέτρησης αποστάσεων (DME),

ii) Ένα σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή μικροκυματικό σύστημα προσγείωσης (MLS), όταν το ILS ή το MLS απαιτείται για σκοπούς ναυτιλίας προσέγγισης,

(iii) Ένα σύστημα λήψης ραδιοφάρου (Marker Beacon), όταν ο ραδιοφάρος είναι απαραίτητος για σκοπούς ναυτιλίας προσέγγισης,

(iv) Ένα περιοχικό σύστημα ναυτιλίας (area navigation system), όταν για τη συγκεκριμένη διαδρομή πτήσης απαιτείται περιοχική ναυτιλία.,

(v) Ένα πρόσθετο σύστημα μέτρησης αποστάσεων (DME) για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα DME,

(vi) Ένα πρόσθετο σύστημα λήψης παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR) για κάθε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα VOR,

(vii) Ένα σύστημα ραδιοπυξίδας (ADF) για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα μη κατευθυντικού ραδιοφάρου NDB, ή

(2) Συμμορφώνεται με τον τύπο της απαιτούμενης επίδοσης αεροναυτιλίας (Required Navigation Performance, RNP) για πτήσεις στον συγκεκριμένο εναέριο χώρο.

(δ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο, το οποίο δεν φέρει τον εξοπλισμό ναυτιλίας που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ)(1)(vi) ή/και υποπαράγραφο (γ)(1)(vii), εφόσον το αεροπλάνο φέρει εναλλακτικό εξοπλισμό ο οποίος έχει εγκριθεί, για τη συγκεκριμένη διαδρομή πτήσης, από την Αρχή. Η αξιοπιστία και η ακρίβεια του εναλλακτικού εξοπλισμού πρέπει να επιτρέπει ασφαλή ναυτιλία στη διαδρομή, την οποία πρόκειται να ακολουθήσει το αεροπλάνο.

(ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός επικοινωνίας VHF, το ίχνος ευθυγράμμισης ILS και οι δέκτες VOR, που είναι εγκαταστημένοι στο αεροπλάνο για πτήσεις δι' οργάνων (IFR) πληρούν τα πρότυπα επιδόσεων για ατρωσία δεκτών FM (FM immunity) (Βλέπε ACJ OPS 1.865(e)).

JAR-OPS 1.866

Εξοπλισμός ανταποκριτή (Transponder equipment)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα αεροπλάνου εάν αυτό δεν είναι εξοπλισμένο με:

(1) Ένα ανταποκριτή πομπού δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR Transponder), με δυνατότητα αναφοράς βαρομετρικού ύψους και

(2) Οιαδήποτε άλλη επιπρόσθετη δυνατότητα του ανταποκριτή πομπού δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR Transponder) που απαιτείται για την διαδρομή που πρόκειται να εκτελέσει.

JAR-OPS 1.870

Πρόσθετος εξοπλισμός ναυτιλίας για την εκτέλεση πτήσεων σε εναέριο χώρο με προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης ναυτιλίας (MNPS)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία από αερομεταφορέα αεροπλάνου σε εναέριο χώρο με προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης ναυτιλίας (Minimum Navigation Performance Specifications, MNPS), εάν αυτό δεν φέρει εξοπλισμό ναυτιλίας που πληροί τις προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης ναυτιλίας, οι οποίες καθορίζονται στο έγγραφο ICAO Doc 7030 με τη μορφή συμπληρωματικών διαδικασιών περιοχής.

(β) Ο απαιτούμενος, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσης υποπαραγράφου, εξοπλισμός ναυτιλίας, πρέπει να είναι ορατός και να μπορεί να χρησιμοποιείται από οποιονδήποτε από τους χειριστές του αεροπλάνου από τη θέση εκτέλεσης των καθηκόντων του.

(γ) Για την εκτέλεση πτήσεων χωρίς περιορισμούς σε εναέριο χώρο MNPS, το αεροπλάνο πρέπει να φέρει δύο ανεξάρτητα συστήματα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας (Long Range Navigation System, LRNS).

(δ) Για την εκτέλεση πτήσεων σε εναέριο χώρο MNPS κατά μήκος προσχεδιασμένων ειδικών διαδρομών, το αεροπλάνο πρέπει να φέρει σύστημα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας (LRNS), εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά.

JAR-OPS 1.872

Εξοπλισμός για την εκτέλεση πτήσεων σε καθορισμένο εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM)

(Βλέπε AMC 20.xyz (μία προσωρινή έκδοση αυτής της AMC είναι η JAA TGL No 6: Rev.1 με τίτλο «Guidance Material On The Approval Of Aircraft And Operators For Flight In Airspace Above Flight Level 290 Where A 300m (1,000 Ft) Vertical Separation Minimum Is Applied» στο Section 1, Part 3 of Administrative and Guidance Material).)
(Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.241)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (Reduced Vertical Separation Minima, RVSM) είναι εξοπλισμένα με:

(1) Δύο ανεξάρτητα συστήματα μέτρησης ύψους,

(2) Ένα σύστημα προειδοποίησης ύψους,

(3) Ένα αυτόματο σύστημα ελέγχου ύψους, και

(4) Ένα ανταποκριτή-πομπό δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR Transponder) με σύστημα αναφοράς ύψους που μπορεί να συνδεθεί με το σύστημα μέτρησης απόλυτου ύψους που χρησιμοποιείται για τη διατήρηση του απόλυτου ύψους πτήσης.

ΤΜΗΜΑ ΙΓ΄

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

JAR-OPS 1.875

Γενικά

(α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση από αερομεταφορέα αεροπλάνου, εάν αυτό δεν συντηρείται και δεν διατίθεται προς πτητική λειτουργία από Οργανισμό Συντήρησης κατάλληλα εγκεκριμένο / αποδεκτό, σύμφωνα με το JAR-145, με την εξαίρεση ότι οι προ-πτήσης επιθεωρήσεις δεν είναι απαραίτητο να εκτελούνται από οργανισμό συντήρησης JAR-145.

(β) Το παρόν Τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις συντήρησης αεροπλάνων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις πιστοποίησης αερομεταφορέα σύμφωνα με το JAR-OPS 1.180.

JAR-OPS 1.880

Ορολογία

Οι ακόλουθοι ορισμοί κατά JAR-145 ισχύουν για το παρόν Τμήμα:

(α) Προ - πτήσης επιθεώρηση - σημαίνει την επιθεώρηση που πραγματοποιείται πριν από την πτήση για να εξασφαλισθεί ότι το αεροπλάνο είναι κατάλληλο για την προτιθέμενη πτήση. Δεν περιλαμβάνει αποκατάσταση βλάβης.

(β) Εγκεκριμένο πρότυπο - σημαίνει εγκεκριμένο από την Αρχή πρότυπο κατασκευής / σχεδίασης / συντήρησης/ ποιότητας.

(γ) Εγκεκριμένο από την Αρχή - σημαίνει άμεσα εγκεκριμένο από την Αρχή ή σύμφωνα με διαδικασία εγκεκριμένη από την Αρχή.

JAR-OPS 1.885

Αίτηση και έγκριση του συστήματος συντήρησης αερομεταφορέα

(α) Για την έγκριση του συστήματος συντήρησης, ο αιτών υποβάλλει, για την αρχική έκδοση, τροποποίηση και ανανέωση πιστοποιητικού αερομεταφορέα, τα έγγραφα που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.185(β). (Βλέπε IEM OPS 1.885(a))

(β) Ο αιτών αρχική έκδοση, τροποποίηση και ανανέωση πιστοποιητικού αερομεταφορέα, ο οποίος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος Τμήματος, σε συνδυασμό με Εγχειρίδιο Λειτουργίας Οργανισμού Συντήρησης (Maintenance Organisation's Exposition, MOE) εγκεκριμένου / αποδεκτού σύμφωνα με τον JAR-145, δικαιούται να λάβει από την Αρχή έγκριση για το σύστημα συντήρησης. (Βλέπε IEM OPS 1.885(b))

Σημείωση: Λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις απαιτήσεις παρέχονται στο JAR-OPS 1.180(α)(3) και 1.180(β) καθώς και στο JAR-OPS 1.185.

JAR-OPS 1.890

Ευθύνη συντήρησης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει την πτητική ικανότητα του αεροπλάνου και την λειτουργική ετοιμότητα τόσο του εξοπλισμού πτητικής λειτουργίας όσο και του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης, (βλέπε AMC OPS 1.890(a)) μέσω:

(1) Της πραγματοποίησης προπτήσης επιθεωρήσεων (βλέπε AMC OPS 1.890(a)(1)),

(2) Της αποκατάστασης, σύμφωνα με εγκεκριμένο πρότυπο, οποιασδήποτε βλάβης και ζημίας, η οποία επηρεάζει την ασφαλή πτητική λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη το εγχειρίδιο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) και τον κατάλογο παρέκκλισης από διαμόρφωση (Configuration Deviation List, CDL), εφόσον διατίθεται για τον τύπο του αεροπλάνου (βλέπε AMC OPS 1.890(a)(2)),

(3) Της εκτέλεσης όλης της συντήρησης σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης του αερομεταφορέα, το οποίο καθορίζεται στο JAR-OPS 1.910 (βλέπε AMC OPS 1.890(a)(3)),

(4) Της ανάλυσης της αποτελεσματικότητας του εγκεκριμένου πρόγραμμα συντήρησης του αερομεταφορέα. (βλέπε AMC OPS 1.890(a)(4)),

(5) Της εφαρμογής κάθε Οδηγίας Πτητικής Λειτουργίας (Operational Directive), Οδηγίας Πτητικής Ικανότητας (Airworthiness Directive) και οποιασδήποτε άλλης απαίτησης συνεχούς πτητικής ικανότητας η οποία χαρακτηρίζεται ως υποχρεωτική από την Αρχή. Μέχρι την επίσημη υιοθέτηση του JAR-39, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία (βλέπε IEM OPS 1.890(a)(5)).

(6) Της εκτέλεσης μετατροπών σύμφωνα με εγκεκριμένο πρότυπο και για μετατροπές οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικής φύσεως, της καθιέρωσης μίας πολιτικής ενσωμάτωσης (embodiment policy). (Βλέπε AMC OPS 1.890(a)(6).)

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας για κάθε χρησιμοποιούμενο αεροπλάνο παραμένει σε ισχύ για ό,τι αφορά:

(1) Τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω,

(2) Οποιαδήποτε ημερομηνία λήξης, η οποία καθορίζεται στο πιστοποιητικό, και

(3) Οποιαδήποτε άλλη προϋπόθεση συντήρησης η οποία καθορίζεται στο πιστοποιητικό.

(γ) Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις, οι οποίες καθορίζονται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να πραγματοποιείται με διαδικασίες αποδεκτές από την Αρχή.

JAR-OPS 1.895

Διαχείριση της συντήρησης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να είναι κατάλληλα εγκεκριμένος, σύμφωνα με τον κανονισμό JAR-145, για την εφαρμογή των απαιτήσεων του JAR-OPS 1.890(α)(2), (3), (5) και (6), εκτός εάν η Αρχή συμφωνεί ότι η συντήρηση μπορεί να ανατεθεί με σύμβαση σε κατάλληλα εγκεκριμένο / αποδεκτό, κατά JAR-145, οργανισμό συντήρησης. (Βλέπε AMC OPS 1.895(a).)

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει άτομο ή ομάδα ατόμων αποδεκτών από την Αρχή για να εξασφαλίζεται ότι όλη η συντήρηση εκτελείται έγκαιρα σύμφωνα με εγκεκριμένο πρότυπο έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις σχετικά με την ευθύνη συντήρησης που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.890. Το πρόσωπο ή κατά περίπτωση, το ανώτερο στην ιεραρχία πρόσωπο, είναι ο κάτοχος της θέσης η οποία καθορίζεται στο JAR-OPS 1.175 (θ)(2). Ο αρμόδιος διευθυντής για την συντήρηση είναι επίσης υπεύθυνος για οιαδήποτε διορθωτική ενέργεια ως αποτέλεσμα της άσκησης ποιοτικού ελέγχου του JAR-OPS 1.900(α). (Βλέπε AMC OPS 1.895(b).)

(γ) Ο αρμόδιος διευθυντής για την συντήρηση δεν μπορεί να είναι εργαζόμενος σε οργανισμό συντήρησης εγκεκριμένο / αποδεκτό κατά JAR-145 εφόσον ο οργανισμός αυτός έχει σύμβαση με τον αερομεταφορέα, εκτός εάν ειδικά έχει συμφωνηθεί από την Αρχή. (Βλέπε AMC OPS 1.895(c).)

(δ) Όταν ο αερομεταφορέας δεν είναι εγκεκριμένος κατά JAR-145, πρέπει να υπάρξει συμφωνία με κατάλληλα εγκεκριμένο οργανισμό για την εφαρμογή των απαιτήσεων που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.890 (α)(2), (3), (5) και (6). Με εξαίρεση τα καθοριζόμενα στις παραγράφους (ε), (στ) και (ζ) παρακάτω, η συμφωνία πρέπει να έχει την μορφή έγγραφης σύμβασης συντήρησης μεταξύ του αερομεταφορέα και του εγκεκριμένου/αποδεκτού κατά JAR-145 οργανισμού στην οποία να εκτίθενται λεπτομερώς οι διαδικασίες συντήρησης που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.890(α)(2), (3), (5) και (6) και να καθορίζεται η υποστήριξη των διαδικασιών του ποιοτικού ελέγχου κατά JAR-OPS 1.900. Οι συμβάσεις για την συντήρηση βάσης των αεροπλάνων, την προγραμματισμένη συντήρησης γραμμής και τη συντήρηση κινητήρων, μαζί με όλες τις τροποποιήσεις, πρέπει να είναι αποδεκτές από την Αρχή. Η Αρχή δεν απαιτεί εμπορικής φύσεως στοιχεία της σύμβασης συντήρησης. (Βλέπε AMC OPS 1.895(d).)

(ε) Παρά τα αναφερόμενα στην παράγραφο (δ) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας μπορεί να έχει μία σύμβαση με έναν οργανισμό ο οποίος δεν είναι εγκεκριμένος /αποδεκτός κατά JAR-145, υπό τον όρο ότι:

(1) Στις συμβάσεις για την συντήρηση αεροπλάνου και κινητήρων, ο συμβεβλημένος οργανισμός είναι αερομεταφορέας πιστοποιημένος με βάση τον παρόντα Κανονισμό για τον ίδιο τύπο αεροπλάνων,

(2) Όλες οι συντηρήσεις εκτελούνται τελικώς από οργανισμούς εγκεκριμένους /αποδεκτούς κατά JAR-145,

(3) Σε μία τέτοια σύμβαση εκτίθενται λεπτομερώς οι διαδικασίες συντήρησης που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.890(α)(2), (3), (5) και (6) και καθορίζεται η υποστήριξη των διαδικασιών του ποιοτικού ελέγχου κατά JAR-OPS 1.900,

(4) Η σύμβαση, μαζί με όλες τις τροποποιήσεις, πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή. Η Αρχή δεν απαιτεί εμπορικής φύσεως στοιχεία της σύμβασης συντήρησης. (Βλέπε AMC OPS 1.895(e).)

(στ) Παρά τα αναφερόμενα στην παράγραφο (δ) ανωτέρω, στην περίπτωση που ένα αεροπλάνο χρειάζεται περιστασιακή συντήρηση γραμμής, η σύμβαση μπορεί να έχει την μορφή συγκεκριμένης γραπτής εντολής εργασίας προς τον Οργανισμό Συντήρησης. (Βλέπε IEM OPS 1.895(f)&(g).)

(ζ) Παρά τα αναφερόμενα στην παράγραφο (δ) ανωτέρω, στην περίπτωση συντήρησης εξαρτημάτων του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης και της συντήρησης κινητήρος, η σύμβαση μπορεί να έχει την μορφή συγκεκριμένης γραπτής εντολής εργασίας προς τον Οργανισμό Συντήρησης. (Βλέπε IEM OPS 1.895(f)&(g).)

(η) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει κατάλληλους χώρους γραφείων σε κατάλληλες τοποθεσίες για το προσωπικό που καθορίζεται στη υποπαράγραφο (β) ανωτέρω. (Βλέπε AMC OPS 1.895(h).)

JAR-OPS 1.900

Σύστημα ποιοτικού ελέγχου

(Βλέπε AMC OPS 1.900)
(Βλέπε IEM OPS 1.900)

(α) Για σκοπούς συντήρησης, το σύστημα ποιοτικού ελέγχου του αερομεταφορέα το οποίο απαιτείται από το JAR-OPS 1.035, να περιλαμβάνει συμπληρωματικά τουλάχιστον τις ακόλουθες διαδικασίες:

(1) Παρακολούθηση των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.890 ώστε αυτές να εκτελούνται σύμφωνα με τις αποδεκτές διαδικασίες,

(2) Παρακολούθηση της όλης συντήρησης που έχει ανατεθεί ώστε να εκτελείται σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, και

(3) Παρακολούθηση της συνεχούς συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του παρόντος Τμήματος.

(β) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας είναι εγκεκριμένος κατά JAR-145, το σύστημα ποιοτικού ελέγχου μπορεί να συνδυάζεται με εκείνο που απαιτείται κατά JAR-145.

JAR-OPS 1.905

Εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης αερομεταφορέα (Maintenance Management Exposition, MME)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει Εγχειρίδιο Διαχείρισης Συντήρησης Αερομεταφορέα (Maintenance Management Exposition, MME), το οποίο να περιέχει λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τη δομή του οργανισμού (βλέπε AMC OPS 1.905(a)), στα οποία να συμπεριλαμβάνονται:

(1) Ο αρμόδιος διευθυντής, ο οποίος είναι υπεύθυνος για το απαιτούμενο κατά JAR-OPS 1.175(θ)(2) σύστημα συντήρησης και το πρόσωπο ή ομάδα προσώπων, που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.895(β),

(2) οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να πληρούνται οι απαιτήσεις του JAR-OPS 1.890 περί ευθύνης συντήρησης και οι διαδικασίες σχετικά με τον ποιοτικό έλεγχο κατά JAR-OPS 1.900, με την εξαίρεση ότι στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας είναι κατάλληλα εγκεκριμένος ως οργανισμός συντήρησης κατά JAR-145, τέτοιου είδους λεπτομερή στοιχεία μπορούν να συμπεριλαμβάνονται στο κατά JAR-145 εγχειρίδιο λειτουργίας του οργανισμού συντήρησης.

(β) Το εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης αερομεταφορέα (MME) και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση, πρέπει να είναι εγκεκριμένα από την Αρχή.

JAR-OPS 1.910

Πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο συντηρείται σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα. Το πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερή στοιχεία, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας εκτέλεσης όλης της απαιτούμενης συντήρησης. Το πρόγραμμα απαιτείται να περιλαμβάνει πρόγραμμα αξιοπιστίας όταν η Αρχή καθορίσει ότι τέτοιου είδους πρόγραμμα αξιοπιστίας είναι απαραίτητο. (Βλέπε AMC OPS 1.910(a).)

(β) Το πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση, πρέπει να είναι εγκεκριμένα από την Αρχή. (Βλέπε AMC OPS 1.910(b).)

JAR-OPS 1.915

Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου του αερομεταφορέα

(Βλέπε AMC OPS 1.915)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί ένα σύστημα τεχνικών μητρώων αεροπλάνου, το οποίο περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες για κάθε αεροπλάνο:

(1) Πληροφορίες σχετικές με κάθε πτήση, οι οποίες είναι απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνεχής ασφάλεια πτήσεων,

(2) Το τρέχον πιστοποιητικό διάθεσης σε χρήση (certificate of release to service) του αεροπλάνου,

(3) Την ισχύουσα έκθεση συντήρησης, στην οποία εκτίθεται η κατάσταση συντήρησης του αεροπλάνου σχετικά με ποια είναι η επόμενη προγραμματισμένη και μη προγραμματισμένη συντήρηση που πρόκειται να εκτελεσθεί, με την εξαίρεση ότι η Αρχή μπορεί να δεχθεί να φυλάσσεται η έκθεση συντήρησης κάπου αλλού,

(4) Όλες τις βλάβες που δεν έχουν αποκατασταθεί, οι οποίες επηρεάζουν τη πτητική λειτουργία του αεροπλάνου, και

(5) Κάθε απαραίτητη κατευθυντήρια οδηγία σχετικά με διακανονισμούς υποστήριξης της συντήρησης.

(β) Το σύστημα τεχνικών μητρώων αεροπλάνου και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση, πρέπει να εγκρίνονται από την Αρχή.

JAR-OPS 1.920

Αρχεία συντήρησης

(Βλέπε AMC OPS 1.920)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το τεχνικό μη-

τρώο αεροπλάνου διατηρείται για 24 μήνες μετά από την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρισης.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει την καθιέρωση συστήματος με το οποίο φυλάσσονται, σε μορφή αποδεκτή από την Αρχή, για τις περιόδους που προσδιορίζονται, τα ακόλουθα αρχεία:

(1) Όλα τα λεπτομερή αρχεία συντήρησης που αφορούν το αεροπλάνο και κάθε παρελκόμενο του αεροπλάνου που έχει τοποθετηθεί σε αυτό - για 24 μήνες μετά τη διάθεση σε χρήση του αεροπλάνου ή του παρελκόμενου του αεροπλάνου,

(2) Το συνολικό χρόνο και τους πτητικούς κύκλους, κατά περίπτωση, του αεροπλάνου και όλων των παρελκόμενων αυτού με όριο ζωής - για 12 μήνες μετά από την ημερομηνία της οριστικής απόσυρσης του αεροπλάνου από την χρήση,

(3) Το χρόνο και τους πτητικούς κύκλους, κατά περίπτωση, που μεσολάβησε από την τελευταία γενική επισκευή του αεροπλάνου ή παρελκόμενου του αεροπλάνου που υπόκειται σε όριο ζωής γενικής επισκευής - έως ότου η γενική επισκευή του αεροπλάνου ή παρελκόμενου του αεροπλάνου υπερκαλυφθεί από άλλη γενική επισκευή ή ισοδύναμη, ως προς το αντικείμενο και την έκταση των εργασιών, εργασία συντήρησης,

(4) Την τρέχουσα κατάσταση επιθεώρησης του αεροπλάνου από την οποία μπορεί να διαπιστωθεί η συμμόρφωση προς το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα - έως ότου η επιθεώρηση του αεροπλάνου ή παρελκόμενου του αεροπλάνου υπερκαλυφθεί από άλλη επιθεώρηση ή ισοδύναμη, ως προς το αντικείμενο και την έκταση των εργασιών, εργασία συντήρησης,

(5) Την τρέχουσα κατάσταση των οδηγιών πτητικής ικανότητας (ADs) που ισχύουν για το αεροπλάνο και τα παρελκόμενα του αεροπλάνου - για 12 μήνες μετά από την ημερομηνία οριστικής απόσυρσης του αεροπλάνου από την χρήση, και

(6) Τις λεπτομέρειες των τρεχουσών μετατροπών και επισκευών στο αεροπλάνο, στον(ους) κινητήρα(ες), στην(ις) έλικα(ες) και σε οποιοδήποτε άλλο παρελκόμενο του αεροπλάνου, το οποίο είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια πτήσεων - για 12 μήνες μετά από την ημερομηνία της οριστικής απόσυρσης τους αεροπλάνου από την χρήση. (Βλέπε IEM OPS 1.920(b)(6).)

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν ένα αεροπλάνο μεταβιβάζεται οριστικά από έναν αερομεταφορέα σε έναν άλλον, μεταβιβάζονται επίσης και τα αρχεία που καθορίζονται στις παραγράφους (α) και (β) και ότι οι χρονικές περίοδοι που προσδιορίζονται εξακολουθούν να ισχύουν και για το νέο αερομεταφορέα. (Βλέπε AMC OPS 1.920(c).)

JAR-OPS 1.930

Συνέχιση της ισχύος του πιστοποιητικού αερομεταφορέα σχετικά με το σύστημα συντήρησης

(Βλέπε IEM OPS 1.930)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των JAR-OPS 1.175 και 1.180 προκειμένου να εξασφαλίζει συνέχιση της ισχύος του πιστοποιητικού αερομεταφορέα όσον αφορά το σύστημα συντήρησης.

JAR-OPS 1.935

Ισοδύναμη διαδικασία ασφάλειας

(Βλέπε IEM OPS 1.935)

Ο αερομεταφορέας δεν καθιερώνει διαδικασίες εναλλακτικές προς εκείνες που καθορίζονται στο παρόν Τμήμα, εκτός εάν αυτό είναι αναγκαίο και εφόσον μία ισοδύναμη διαδικασία ασφάλειας έχει προηγούμενα εγκριθεί από την Αρχή και η οποία διαδικασία υποστηρίζεται και από τις άλλες Αρχές των κρατών μελών του JAA.

ΤΜΗΜΑ ΙΔ

ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Σημείωση: Σε αυτό το τμήμα γίνεται αναφορά στο JAR-FCL. Πρέπει να σημειωθεί ότι, μέχρι την εφαρμογή του JAR-FCL, εφαρμόζεται η ισοδύναμη υπάρχουσα εθνική νομοθεσία.

JAR-OPS 1.940

Σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης

(Βλέπε τα Προσαρτήματα 1 και 2 του JAR-OPS 1.940)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Η σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης και ο αριθμός των μελών αυτού σε καθορισμένους σταθμούς πληρώματος ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Αεροπλάνου (AFM) και πληρούν τα ελάχιστα όρια που καθορίζουν οι παραπάνω απαιτήσεις,

(2) Το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης περιλαμβάνει και πρόσθετα μέλη, εφόσον απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας και ότι δεν είναι κατώτερο του αριθμού που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(3) Το σύνολο των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης είναι κάτοχοι κατάλληλου και σε ισχύ πτυχίου, που είναι αποδεκτό από την Αρχή, και διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και τις ικανότητες, προκειμένου να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντα που τους ανατίθενται,

(4) Έχουν καθιερωθεί διαδικασίες, οι οποίες είναι αποδεκτές από την Αρχή, προκειμένου να αποφεύγεται η ταυτόχρονη παρουσία στο αεροπλάνο μελών πληρώματος διακυβέρνησης που δεν διαθέτουν πείρα (βλέπε AMC OPS 1.940(a)(4)),

(5) Ένας χειριστής μεταξύ των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης, ο οποίος έχει τα προσόντα του κυβερνήτη (Pilot-in-Command, PIC) σύμφωνα με το JAR-FCL ορίζεται ως Κυβερνήτης πτήσης (Commander), ο οποίος μπορεί να αναθέτει την εκτέλεση της πτήσης σε άλλο χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα, και

(6) Εφόσον απαιτείται από το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM), χειριστής πίνακα συστημάτων, το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης περιλαμβάνεται ένα μέλος το οποίο διαθέτει πτυχίο ιπτάμενου μηχανικού ή τα κατάλληλα προσόντα μέλους πληρώματος διακυβέρνησης, και το οποίο είναι αποδεκτό από την Αρχή,

(7) Εφόσον προσλαμβάνει για τις υπηρεσίες του μέλη πληρώματος πτήσης τα οποία είναι αυτοαπασχολούμενοι ή/και εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή ως εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης, πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος Τμήματος. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο συνολικό αριθμό των τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου στους οποίους μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του ένα μέλος του πληρώματος πτήσης για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς, ο οποίος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις JAR-OPS 1.980 και JAR-OPS 1.981, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων πρόσληψής του μέλους αυτού από άλλον αερομεταφορέα. Τα μέλη πληρώματος τα οποία εκτελούν καθήκοντα Κυβερ-

νήτη πτήσης (Commander) σε αερομεταφορέα, πρέπει να ολοκληρώσουν την αρχική εκπαίδευση του αερομεταφορέα σε ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (Crew Resource Management, CRM) πριν αρχίσουν πτήσεις γραμμής χωρίς επιτήρηση. Ωστόσο, τα μέλη πληρώματος τα οποία εκτελούν καθήκοντα Κυβερνήτη πτήσης (Commander) σε αερομεταφορέα, μετά την 1 Απριλίου 2002, η αρχική εκπαίδευση CRM, πρέπει να συμπληρωθεί πριν αρχίσουν πτήσεις γραμμής χωρίς επιτήρηση, εκτός εάν το μέλος πληρώματος έχει κατά το παρελθόν συμπληρώσει μία αρχική εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα.

(β) Ελάχιστο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης για πτητικές λειτουργίες σε συνθήκες πτήσης δι' οργάνων (IFR) ή τη νύκτα. Στο πλαίσιο πτητικών λειτουργιών σε συνθήκες πτήσης δι' οργάνων (IFR) ή τη νύκτα, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Το ελάχιστο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης είναι δύο χειριστές για όλα τα αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες (turbopropeller) που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών μεγαλύτερη από 9, καθώς και για όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες (turbojet), ή

(2) η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνων, εκτός από εκείνα που καλύπτονται από την υποπαράγραφο (β)(1) ανωτέρω, εκτελείται από έναν και μόνο χειριστή, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι απαιτήσεις του Προσαρτήματος 2 του JAR-OPS. Εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του Προσαρτήματος 2, το ελάχιστο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης είναι 2 χειριστές.

JAR-OPS 1.943

Αρχική εκπαίδευση CRM αερομεταφορέα

(Βλέπε AMC OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/ 1.965(e))
(Βλέπε IEM OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(α) Όταν ένα μέλος πληρώματος πτήσης δεν έχει κατά το παρελθόν συμπληρώσει μία αρχική εκπαίδευση CRM αερομεταφορέα (είτε ως νέος εργαζόμενος ή ως υπάρχον προσωπικό), τότε ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το μέλος πληρώματος πτήσης συμπληρώνει μία σειρά μαθημάτων αρχικής εκπαίδευσης CRM. Οι νέοι εργαζόμενοι πρέπει εντός του πρώτου έτους πρόσληψης σ' αερομεταφορέα να ολοκληρώσουν την αρχική εκπαίδευση CRM αερομεταφορέα. Μέλη πληρώματος τα οποία ήδη εργάζονται ως μέλη πληρώματος πτήσης σε δημόσιες αερομεταφορές και τα οποία δεν έχουν ολοκληρώσει κατά το παρελθόν εκπαίδευση CRM πρέπει να ολοκληρώσουν μία σειρά μαθημάτων αρχικής εκπαίδευσης CRM αερομεταφορέα μέχρι και την 1η Απριλίου 2002.

(β) Εάν μέλος πληρώματος πτήσης δεν έχει κατά το παρελθόν εκπαιδευτεί στο αντικείμενο «Ανθρώπινοι Παράγοντες», τότε πρέπει να ολοκληρώσει μία θεωρητική σειρά μαθημάτων βασισμένη στο πρόγραμμα εκπαίδευσης ανθρώπινων επιδόσεων και περιορισμών για το πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών (ATPL) (βλέπε τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται για την έκδοση πτυχίων πληρώματος διακυβέρνησης (FCL)) πριν από την αρχική εκπαίδευση CRM αερομεταφορέα.

(γ) Η αρχική εκπαίδευση CRM πρέπει να διεξάγεται από έναν τουλάχιστον εκπαιδευτή CRM, αποδεκτό στην Αρχή, ο οποίος μπορεί να βοηθηθεί στο έργο του από ειδικούς για την παρουσίαση συγκεκριμένων γνωστικών πεδίων. (Βλέπε AMC OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/ 1.965(e).)

(δ) Η αρχική εκπαίδευση CRM διεξάγεται σύμφωνα μ' ένα λεπτομερές πρόγραμμα σειράς μαθημάτων το οποίο εμπεριέχεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 1.945

Μεταβατική Εκπαίδευση και έλεγχος

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.945)
(Βλέπε AMC OPS 1.945)
(Βλέπε IEM OPS 1.945)
(Βλέπε AMC OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/ 1.965(e))
(Βλέπε IEM OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Σε περίπτωση αλλαγής τύπου σ' άλλον τύπο ή κατηγορία αεροπλάνου, για την οποία απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κατηγορίας, κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης περατώνει μία σειρά μαθημάτων επι ικανότητας τύπου τα οποία ικανοποιούν τις σχετικές με την έκδοση πτυχίου πληρώματος διακυβέρνησης απαιτήσεις συμφωνά με το JAR-FCL,.

(2) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης παρεχόμενη από τον αερομεταφορέα, πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση:

(i) Σε περίπτωση αλλαγής αεροπλάνου, για το οποίο απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κατηγορίας, ή

(ii) Σε περίπτωση αλλαγής αερομεταφορέα,

(3) Η εκπαίδευση μετατροπής διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, βάσει αναλυτικού προγράμματος εκπαίδευσης, το οποίο εμπεριέχεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι στην εκπαίδευση μετατροπής, τα στοιχεία του CRM σχετικά με την ενσωμάτωση του προσωπικού είναι κατάλληλα εξειδικευμένα.

(4) Το εύρος της εκπαίδευσης που απαιτείται από το πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης που παρέχεται από τον αερομεταφορέα καθορίζεται μετά από προσεκτική εξέταση της προηγούμενης εκπαίδευσης του μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης, όπως αυτή καταγράφεται στα αρχεία εκπαίδευσης του εν λόγω μέλους, που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.985,

(5) Τα ελάχιστα πρότυπα καταλληλότητας και πείρας, που απαιτούνται για τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πριν από την έναρξη εκπαίδευσης μετατροπής, καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(6) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται στους ελέγχους που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.965 (β), καθώς και την εκπαίδευση και τους ελέγχους που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.965(δ), πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής με επιτήρηση,

(7) Μετά την ολοκλήρωση των πτήσεων γραμμής με επιτήρηση, διενεργείται ο έλεγχος που απαιτείται από το JAR-OPS 1.965 (γ),

(8) Μετά την έναρξη του προγράμματος μεταβατικής εκπαίδευσης από τον αερομεταφορέα, το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης δεν αναλαμβάνει πτητικά καθήκοντα σε άλλο τύπο ή κατηγορία μέχρις ότου συμπληρωθεί ή εκπαίδευση,

(9) Στοιχεία εκπαίδευσης ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) ενσωματώνονται στο πρόγραμμα

σειράς μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης. (Βλέπε AMC OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/1.965(e), IEM OPS 1.943 / 1.945(a)(9) / 1.955(b)(6) / 1.965(e), AMC OPS 1.945 και IEM OPS 1.945)

(β) Σε περίπτωση αλλαγής τύπου ή κατηγορίας αεροπλάνου, ο έλεγχος που απαιτείται κατά την παράγραφο 1.965(β), μπορεί να συνδυαστεί με πρακτική εξέταση για ικανότητα τύπου ή κατηγορίας σύμφωνα με τις σχετικές με την έκδοση πτυχίου πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης απαιτήσεις.

(γ) Οι παρεχόμενες από τον αερομεταφορέα σειρές μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης και μαθημάτων ικανότητας τύπου ή κατηγορίας, που απαιτούνται για την έκδοση πτυχίου πληρώματος διακυβέρνησης μπορούν να συνδυασθούν.

JAR-OPS 1.950

Εκπαίδευση διαφορών και εξοικείωσης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει:

(1) Εκπαίδευση διαφορών που απαιτεί επιπλέον γνώσεις και εκπαίδευση σε κατάλληλο συνθετικό μέσο εκπαίδευσης ή αεροπλάνο:

(i) Εφόσον πρόκειται για πτητική εκμετάλλευση διαφορετικής παραλλαγής αεροπλάνου του ίδιου ή διαφορετικού τύπου που ανήκει στην ίδια κατηγορία με τα αεροπλάνα που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία, ή

(ii) Εφόσον πρόκειται για αλλαγή στον εξοπλισμό ή/και στις διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία.

(2) Εκπαίδευση εξοικείωσης η οποία απαιτεί την απόκτηση επιπλέον γνώσης:

(i) Εφόσον πρόκειται για πτητική λειτουργία άλλου αεροπλάνου του ιδίου τύπου ή διαφορετικής έκδοσης, ή

(ii) Εφόσον πρόκειται για αλλαγή στον εξοπλισμό ή/και στις διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που βρίσκονται σε τρέχουσα πτητική λειτουργία.

(β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης τις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται εκπαίδευση διαφορών ή εξοικείωσης.

JAR-OPS 1.955

Διορισμός ως Κυβερνήτη πτήσης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για την προαγωγή του συγκυβερνήτη στη θέση του κυβερνήτη πτήσης (commander) και για εκείνους που προσλαμβάνονται ως κυβερνήτες πτήσης (commanders):

(1) Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης καθορίζει ένα ελάχιστο επίπεδο εμπειρίας, το οποίο είναι αποδεκτό από την Αρχή, και

(2) Για πτητικές λειτουργίες πολλαπλών μελών πληρώματος διακυβέρνησης (multi-crew operations), ο χειριστής ολοκληρώνει κατάλληλο πρόγραμμα εκπαίδευσης για κυβερνήτης.

(β) Η σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες που απαιτείται από την υποπαράγραφο (α)(2) ανωτέρω, πρέπει να καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(1) Εκπαίδευση σε συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο (συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης προσανατολισμένης πτήσης γραμμής (LOFT)) ή/και πτητική εκπαίδευση,

(2) Έλεγχο ικανότητας αερομεταφορέα (OPC) σε σχέση με τα καθήκοντα του κυβερνήτη (commander),

(3) Τα καθήκοντα του κυβερνήτη,

(4) Εκπαίδευση κυβερνήτη σε γραμμή με επιτήρηση. Οι χειριστές που διαθέτουν ήδη τα κατάλληλα προσόντα για το συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, απαιτείται να καλύπτουν τουλάχιστον 10 σκέλη (sectors),

(5) Ολοκλήρωση ελέγχου γραμμής του κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.965(γ), και αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.975, και

(6) Στοιχεία της ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM). (Βλέπε AMC OPS 1.943 / 1.945(a)(9) / 1.955(b)(6) / 1.965(e), IEM OPS 1.943 / 1.945(a)(9) / 1.955(b)(6) / 1.965(e).)

JAR-OPS 1.960

Κυβερνήτες κάτοχοι Πτυχίου Επαγγελματία Χειριστή

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάτοχοι πτυχίου επαγγελματία χειριστή (CPL) δεν ασκούν καθήκοντα κυβερνήτη αεροπλάνου το οποίο έχει πιστοποιηθεί στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου για πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος, εκτός εάν:

(i) Εκτελείται πτητική λειτουργία μεταφοράς επιβατών στο πλαίσιο των κανόνων «πτήσης εξ όψεως» (VFR), εκτός ακτίνας 50 νμ από το αεροδρόμιο αναχώρησης, και ο χειριστής έχει ένα ελάχιστο αριθμό 500 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης ή διαθέτει σε ισχύ ικανότητα πτήσης δι' οργάνων (IR), ή

(ii) Εκτελείται πτητική λειτουργία πολυκινητηρίου τύπου αεροπλάνου, στο πλαίσιο των κανόνων «πτήσης δι' οργάνων» (IFR), και ο χειριστής έχει ένα ελάχιστο αριθμό 700 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης, οι οποίες περιλαμβάνουν 400 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη (PIC)(σύμφωνα με το JAR - FCL), εκ των οποίων οι 100 έχουν εκτελεσθεί στο πλαίσιο «πτήσεων δι' οργάνων» (IFR), και οι οποίες περιλαμβάνουν 40 ώρες πτητικής λειτουργίας σε πολυκινητήρια αεροπλάνα. Οι 400 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη (PIC) μπορούν να αντικατασταθούν από τις ώρες χειρισμού με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη, δεδομένου ότι δύο ώρες πτήσης με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη ισοδυναμούν με μία ώρα με την ιδιότητα του κυβερνήτη (PIC), υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ώρες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο καθιερωμένου συστήματος πληρώματος πολλαπλών χειριστών που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(2) Επιπροσθέτως των αναφερομένων στην υποπαράγραφο (α)(1)(ii) ανωτέρω, όταν εκτελείται πτητική λειτουργία «πτήσης δι' οργάνων» (IFR) με σύνθεση πληρώματος ενός μοναδικού χειριστή, ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο Προσάρτημα 2 του JAR-OPS 1.940, και

(3) Στην περίπτωση πτητικής λειτουργία δια πολλαπλών χειριστών, επιπροσθέτως των αναφερομένων στην υποπαράγραφο (α)(1) ανωτέρω, και πριν ο χειριστής αναλάβει καθήκοντα κυβερνήτη, έχει ολοκληρώσει πρόγραμμα εκπαίδευσης για κυβερνήτες που καθορίζεται στο JAR-OPS 1.955(α)(2).

JAR-OPS 1.965

Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος

(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 του JAR-OPS 1.965)

(Βλέπε AMC OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(Βλέπε IEM OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(Βλέπε AMC OPS 1.965)

(Βλέπε IEM OPS 1.965)

(α) Γενικά. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο και ότι το σύνολο της εν λόγω περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου αφορούν τον τύπο ή την παραλλαγή του αεροπλάνου στο οποίο μετέχει σαν μέλος πληρώματος διακυβέρνησης,

(2) Το πρόγραμμα περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και εγκρίνεται από την Αρχή,

(3) Η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης - από πρόσωπο που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα,

(ii) Εκπαίδευση σε αεροπλάνο/ συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο (STD) - από εκπαιδευτή ικανότητας τύπου (TRI), εκπαιδευτή ικανότητας κατηγορίας (CRI) ή στην περίπτωση του συνθετικού εκπαιδευτικού μέσου από εκπαιδευτή ικανότητας τύπου επι συνθετικών μέσων (SFI) με την προϋπόθεση ότι οι TRI, CRI ή SFI ικανοποιούν τις απαιτήσεις πείρας και γνώσεων του αερομεταφορέα απαραίτητα για τους εκπαιδευτές σύμφωνα με τις παραγράφους (a)(1)(i)(A) και (B) του Προσάρτημα 1 του OPS 1.965,

(iii) Εκπαίδευση εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας - από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, και

(iv) Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM):

(Α) Ενσωμάτωση των στοιχείων του CRM σ' όλες τις φάσεις της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης - από όλο το προσωπικό που διεξάγει περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που διεξάγει περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση διαθέτει τα προσόντα ώστε να ενσωματώνει στοιχεία του CRM στην συγκεκριμένη εκπαίδευση.

(Β) Βαθμιαία εκπαίδευση CRM - παρέχεται από έναν τουλάχιστον εκπαιδευτή CRM, αποδεκτό από την Αρχή (βλέπε AMC OPS 1.943 / 1.945(a)(9) / 1.955(b)(6) / 1.965(e).), ο οποίος μπορεί να βοηθηθεί στο έργο του από ειδικούς για την παρουσίαση συγκεκριμένων γνωστικών πεδίων.

(4) Ο περιοδικός έλεγχος διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Έλεγχοι ικανότητας αερομεταφορέα (Operator Proficiency Check) - από εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE), εξεταστή ικανότητας κατηγορίας (CRE) ή, εφ' όσον ο έλεγχος διεξαχθεί σε συνθετικό εκπαιδευτικό μέσω (STD), από TRE, CRE ή εξεταστή επί συνθετικών μέσων (SFE) οι οποίοι είναι εκπαιδευμένοι στις έννοιες του CRM και στην εκτίμηση των δεξιοτήτων στο CRM,

ii) Έλεγχοι γραμμής - από κυβερνήτες με κατάλληλα προσόντα που διορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή, και

iii) Έλεγχος επί εξοπλισμού σωστικών μέσων και επειγούσης ανάγκης - από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

(β) Έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα (Operator Proficiency Check)

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(i) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, προκειμένου να αποδείξει τις ικανότητές του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών επείγουσας ανάγκης,

(ii) Ο έλεγχος διενεργείται χωρίς εξωτερική οπτική αναφορά, εφόσον το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης καλείται να εκτελέσει πτητική λειτουργία στα πλαίσια «πτήσης δι' οργάνων» (IFR), και

(iii) Κάθε μέλος πληρώματος υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα ως μέλος κανονικής σύνθεσης πληρώματος.

(2) Η περίοδος ισχύος του ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα είναι 6 ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα, η περίοδος ισχύος παρατείνεται έως και 6 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

(γ) Έλεγχος γραμμής. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε έλεγχο γραμμής στο αεροπλάνο, προκειμένου να αποδείξει την ικανότητά του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών πτητικών λειτουργιών γραμμής, οι οποίες περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου γραμμής είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, εκτός του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής, η περίοδος ισχύος παρατείνεται έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής. (Βλέπε AMC OPS 1.965(c).)

(δ) Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο σχετικά με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας που μεταφέρεται στο αεροπλάνο. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, εκτός του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας, η περίοδος ισχύος παρατείνεται έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας. (Βλέπε AMC OPS 1.965(d).)

(ε) Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM). Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Στοιχεία του CRM είναι ενσωματωμένα σε όλες τις σχετικές φάσεις της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης, και

(2) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί ειδική βαθμιαία εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM). Όλα τα κύρια θέματα της εκπαίδευσης (CRM) πρέπει να καλύπτονται σε μία χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα τρία χρόνια.

(στ) Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκ-

παίδευση πραγματοποιείται εντός 3 ημερολογιακών μηνών, πριν από τη λήξη της ισχύος της περιόδου των 12 ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης πρέπει να ολοκληρωθεί εντός 12 ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης εδάφους και επιμόρφωσης.

(ζ) Εκπαίδευση σε Αεροπλάνο / Συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο (STD). Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί εκπαίδευση σε αεροπλάνο / συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο (STD) τουλάχιστον κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση πραγματοποιείται εντός 3 ημερολογιακών μηνών, πριν από τη λήξη της ισχύος της περιόδου των 12 ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση σε αεροπλάνο / συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο (STD) πρέπει να ολοκληρωθεί εντός 12 ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης σε αεροπλάνο / συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο (STD).

JAR-OPS 1.968

Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.968)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Ο χειριστής, στον οποίο μπορεί να ανατεθεί πτητική λειτουργία από οποιαδήποτε θέση χειριστού, έχει ολοκληρώσει κατάλληλη εκπαίδευση και έχει υποβληθεί στον κατάλληλο έλεγχο, και

(2) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και είναι αποδεκτό από την Αρχή.

JAR-OPS 1.970

Πρόσφατη πείρα

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Κυβερνήτης. Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου από χειριστή με την ιδιότητα του κυβερνήτη, εκτός εάν εντός των προηγούμενων 90 ημερών, έχει εκτελέσει τουλάχιστον 3 απογειώσεις και 3 προσγειώσεις, ως χειριστής σε αεροπλάνο του ιδίου τύπου /κατηγορία ή σ' ένα εξομοιωτή πτήσης του τύπου του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, και

(2) Συγκυβερνήτης. Απαγορεύεται στο συγκυβερνήτη ο χειρισμός των πηδαλίων κατά την απογείωση και την προσγείωση, εκτός εάν εντός των προηγουμένων 90 ημερών, έχει εκτελέσει καθήκοντα ως χειριστής πηδαλίων κατά τη διάρκεια τριών απογειώσεων και προσγειώσεων σε αεροπλάνο του ιδίου τύπου /κατηγορίας ή σε εξομοιωτή πτήσης του τύπου του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

(β) Η περίοδος των 90 ημερών που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (α)(1) και (2) ανωτέρω, δύναται να παραταθεί έως και 120 ημέρες κατ' ανώτατο όριο, εφόσον εκτελείται πτήση γραμμής υπό την επιτήρηση εκπαιδευτή ικανότητος τύπου (TRI) ή εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE). Για περιόδους μεγαλύτερες των 120 ημερών, οι απαιτήσεις πρόσφατης πείρας ικανοποιούνται με την εκτέλεση μίας εκπαιδευτικής πτήσης ή με τη χρήση ενός εξομοιωτή πτήσης του τύπου του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

JAR-OPS 1.975

Εξειδίκευση επάρκειας σε διαδρομή και σ' αεροδρόμιο

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο χειριστής, πριν από το διορισμό του ως κυβερνήτη ή ως χειριστή στον οποίο ο κυβερνήτης μπορεί να αναθέσει την εκτέλεση της πτήσης, έχει αποκτήσει επαρκείς γνώσεις σχετικές με τη διαδρομή που πρόκειται να διανύσει και με τα αεροδρόμια (συμπεριλαμβανομένων και των αεροδρομίων εναλλαγής), καθώς και τις εγκαταστάσεις και διαδικασίες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

(β) Η περίοδος ισχύος της εξειδίκευσης επάρκειας σε διαδρομή και σ' αεροδρομίο είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου:

(1) του μήνα της εξειδίκευσης, ή

(2) του μήνα της τελευταίας πτητικής λειτουργίας στη συγκεκριμένη διαδρομή ή στο αεροδρόμιο.

(γ) Η εξειδίκευση επάρκειας σε διαδρομή και σ' αεροδρόμιο πρέπει να επικυρώνεται με την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας στη διαδρομή ή το αεροδρόμιο, εντός της περιόδου ισχύος που καθορίζεται στο υποπαράγραφος (β) ανωτέρω.

(δ) Εφόσον επικυρώνεται εκ νέου εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος της προηγούμενης εξειδίκευσης επάρκειας στη διαδρομή και το αεροδρόμιο, η περίοδος ισχύος παρατείνεται έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της προηγούμενης αξιολόγησης αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο.

JAR-OPS 1.978

Προηγμένο πρόγραμμα εξειδίκευσης

(α) Οι περίοδοι ισχύος των JAR-OPS 1.965 και 1.970 δύναται να παραταθούν, εφόσον η Αρχή έχει εγκρίνει προηγμένο πρόγραμμα εξειδίκευσης το οποίο καταρτίζεται από τον αερομεταφορέα.

(β) Το προηγμένο πρόγραμμα εξειδίκευσης πρέπει να περιλαμβάνει εκπαίδευση και ελέγχους, οι οποίοι εξασφαλίζουν και διαφυλάττουν ένα επίπεδο ικανοτήτων αντίστοιχο προς εκείνο που ορίζουν οι διατάξεις των JAR-OPS 1.945, 1.965 και 1.970.

JAR-OPS 1.980

Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.980) (Βλέπε AMC OPS 1.980)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν εκτελείται πτητική λειτουργία σε περισσότερα του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, εκτός εάν το εν λόγω μέλος διαθέτει τη σχετική επάρκεια.

(β) Στο πλαίσιο της πτητικής λειτουργίας περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι διαφορές ή/και οι ομοιότητες μεταξύ των συγκεκριμένων αεροπλάνων δικαιολογούν τέτοιου είδους πτητικές λειτουργίες, λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω:

(1) Το επίπεδο της τεχνολογικής υποδομής,

(2) Τις επιχειρησιακές διαδικασίες,

(3) Τα χαρακτηριστικά χειρισμού. (Βλέπε AMC OPS 1.980(b) και IEM OPS 1.980(b).)

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, που χειρίζεται περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, συμμορφώνεται προς όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν Τμήμα για κάθε τύπο ή διαφορετική έκδοση, εκτός

εάν η Αρχή έχει εγκρίνει παρεκκλίσεις σχετικές με τις απαιτήσεις εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας.

(δ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης κατάλληλες διαδικασίες ή/και επιχειρησιακούς περιορισμούς, οι οποίοι έχουν εγκριθεί από την Αρχή, για κάθε πτητική λειτουργία περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου, οι οποίες καλύπτουν:

(1) Το ελάχιστο επίπεδο πείρας των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης,

(2) Το ελάχιστο επίπεδο πείρας σε ένα τύπο ή μία διαφορετική έκδοση, πριν από την έναρξη εκπαίδευσης ή πτητικής λειτουργίας σε άλλο τύπο ή διαφορετική έκδοση,

(3) Τη διαδικασία, βάσει της οποίας το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης που διαθέτει τα προσόντα για ένα τύπο ή μια διαφορετική έκδοση, θα εκπαιδευτεί και θα αποκτήσει προσόντα για άλλο τύπο ή διαφορετική έκδοση, και

(4) Ολες τις ισχύουσες απαιτήσεις πρόσφατης πείρας για κάθε τύπο ή διαφορετική έκδοση.

JAR-OPS 1.981

Πτητική λειτουργία ελικοπτέρου και αεροπλάνου

(α) Σε περίπτωση που μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ασκεί πτητικά καθήκοντα τόσο σε ελικόπτερα όσο και σε αεροπλάνα:

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία σε ελικόπτερα και αεροπλάνα περιορίζονται σε ένα τύπο για το καθένα.

(2) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης κατάλληλες διαδικασίες ή/και επιχειρησιακούς περιορισμούς, που έχουν εγκριθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 1.985

Αρχεία εκπαίδευσης

(α) Ο αερομεταφορέας:

(1) Τηρεί αρχεία για το σύνολο των εκπαιδεύσεων, ελέγχων και εξειδικεύσεων που καθορίζονται στις JAR-OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 και 1.975, οι οποίες αφορούν μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, και

(2) Θέτει στη διάθεση του εν λόγω μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης, κατόπιν αίτησης, τα αρχεία του συνόλου του προγράμματος μεταβατικής εκπαίδευσης επι τύπου καθώς και των περιοδικών εκπαιδεύσεων και ελέγχων.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.940

Αντικατάσταση κατά τη διάρκεια της πτήσης μελών του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης

(α) Μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης δύναται να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης, στο πλαίσιο των καθηκόντων του στα χειριστήρια, από άλλο μέλος του εν λόγω πληρώματος, το οποίο διαθέτει τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα.

(β) Αντικατάσταση του Κυβερνήτη πτήσης (Commander)

(1) Ο κυβερνήτης πτήσης μπορεί να αναθέτει την εκτέλεση της πτήσης σε:

(i) Άλλον χειριστή εξουσιοδοτημένο ως κυβερνήτη πτήσης, ή

(ii) Για πτήσεις πάνω από το επίπεδο πτήσης 200 σε χειριστή που διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα, όπως καθορίζεται λεπτομερώς στην υποπαράγραφο (γ) κατωτέρω.

(γ) Ελάχιστες απαιτήσεις για την αντικατάσταση κυβερνήτη πτήσης από άλλον χειριστή:

(1) Πτυχίο χειριστή εναέριων γραμμών σε ισχύ,

(2) Εκπαίδευση μετατροπής και έλεγχος (συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου), σύμφωνα με το JAR-OPS 1.945,

(3) Το σύνολο της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και των ελέγχων, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.965 και 1.968, και

(4) Εξειδίκευση επάρκειας στη διαδρομή, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.975.

(δ) Αντικατάσταση συγκυβερνήτη

(1) Ο συγκυβερνήτης μπορεί να αντικατασταθεί από:

(i) Άλλο χειριστή που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, ή

(ii) Αντικαταστάτη συγκυβερνήτη πλεύσης (cruise relief co-pilot) που έχει εξειδικευθεί όπως καθορίζεται λεπτομερώς στην υποπαράγραφο (ε) κατωτέρω.

(ε) Ελάχιστες απαιτήσεις για τον αντικαταστάτη συγκυβερνήτη πλεύσης (cruise relief co-pilot):

(1) Σε ισχύ πτυχίο επαγγελματία χειριστή με ικανότητα πτήσης δι' οργάνων,

(2) Εκπαίδευση και έλεγχος μετατροπής, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.945, με εξαίρεση την απαίτηση σχετικά με την εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης,

(3) Το σύνολο της περιοδικής εκπαίδευσης και των ελέγχων, όπως καθορίζονται στο JAR-OPS 1.965, με εξαίρεση την απαίτηση σχετικά με την εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης, και

(4) Να εκτελεί πτητική λειτουργία με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη μόνο σε συνθήκες οριζόντιας πτήσης και όχι κάτω από επίπεδο πτήσης 200.

(5) Δεν απαιτείται πρόσφατη πείρα, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.970. Ωστόσο, ο χειριστής πρέπει να διαθέτει πρόσφατη πείρα αποκτηθείσα σε εξομοιωτή πτήσης και να ακολουθεί επαναληπτική εκπαίδευση πτήσης ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τις 90 ημέρες. Η εν λόγω επαναληπτική εκπαίδευση μπορεί να συνδυάζεται με την εκπαίδευση που καθορίζεται στο JAR-OPS 1.965.

(στ) Αντικατάσταση του χειριστή πίνακα συστημάτων. Ο χειριστής πίνακα συστημάτων δύναται να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης από μέλος του πληρώματος, που είναι κάτοχος πτυχίου ιπταμένου μηχανικού ή από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, και το οποίο είναι αποδεκτό από την Αρχή.

Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 1.940

Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος σε «πτήση δι' οργάνων» ή κατά τη νύκτα

(α) Τα αεροπλάνα που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.940(β)(2), μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία από ένα και μόνο χειριστή σε «πτήση δι' οργάνων» (IFR) ή κατά τη νύκτα, όταν ικανοποιούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εμπεριέχει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πρόγραμμα μετατροπής και περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης χειριστή, το

οποίο περιλαμβάνει τις πρόσθετες απαιτήσεις για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος,

(2) Ειδικότερα, οι διαδικασίες που αφορούν τον θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να περιλαμβάνουν:

(i) Τον χειρισμό των κινητήρων και τους χειρισμούς επειγούσης ανάγκης,

(ii) Χρήση του πίνακα ενεργειών σε περιπτώσεις κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών επείγουσας ανάγκης,

(iii) Επικοινωνία με τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας,

iv) Διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης,

(v) Χειρισμό αυτόματου πιλότου, και

(vi) Χρήση των απλοποιημένων έγγραφων στην πτήση.

(3) Οι απαιτούμενοι από το JAR-OPS 1.965 περιοδικοί έλεγχοι για την περίπτωση μονομελούς πληρώματος διεξάγονται στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου και σε περιβάλλον που είναι αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας,

(4) Ο χειριστής πρέπει να διαθέτει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 50 ωρών στο συγκεκριμένο τύπο ή κατηγορία αεροπλάνου στο πλαίσιο πτήσεων δι' οργάνων, από τις οποίες οι 10 ώρες να αφορούν καθήκοντα κυβερνήτη, και

(5) Η ελάχιστη απαιτούμενη πρόσφατη πείρα για χειριστή που ασκεί καθήκοντα στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας μονομελούς πληρώματος σε πτήση δι' οργάνων ή κατά τη νύκτα, αντιστοιχεί σε 5 πτήσεις δι' οργάνων με την ιδιότητα του μοναδικού χειριστή, συμπεριλαμβανομένων τριών προσεγγίσεων δι' οργάνων, οι οποίες διεξήχθησαν κατά τη διάρκεια των προηγουμένων 90 ημερών στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου. Η εν λόγω απαίτηση μπορεί να αντικατασταθεί από έλεγχο προσέγγισης δι' οργάνων, στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.945

Πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης
του αερομεταφορέα

(Βλέπε AMC OPS 1.945)

(Βλέπε AMC OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(Βλέπε IEM OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(Βλέπε IEM OPS 1.945)

(α) Το πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης που παρέχεται από τον αερομεταφορέα περιλαμβάνει:

(1) Εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων του αεροπλάνου, των κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και των διαδικασιών επείγουσας ανάγκης,

(2) Εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων σχετικών με τον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας, οι οποίοι πρέπει να ολοκληρώνονται πριν από την έναρξη της εκπαίδευσης στο αεροπλάνο,

(3) Εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων σε αεροπλάνο / συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο, και

(4) Εκτέλεση πτήσεων επι γραμμής υπό επιτήρηση και διενέργεια ελέγχου γραμμής.

(β) Το πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης διεξάγεται βάσει της σειράς που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω.

(γ) Στοιχεία της εκπαίδευσης ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) πρέπει να ενσωματώνονται στο πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης και να διδάσκονται από πρόσωπο με κατάλληλα προσόντα.

(δ) Σε περίπτωση που μέλος του πληρώματος πτήσης δεν έχει ολοκληρώσει στο παρελθόν πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα, ο τελευταίος εξασφαλίζει ότι, εκτός των αναφερόμενων στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, το εν λόγω μέλος του πληρώματος ακολουθεί εκπαίδευση γενικού χαρακτήρα σε σχέση με την παροχή πρώτων βοηθειών και, κατά περίπτωση, εκπαίδευση αναγκαστικής προσθαλάσσωσης χρησιμοποιώντας τον εξοπλισμό στο νερό.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.965

Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση
και έλεγχος - Χειριστές

(α) Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση - Η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση περιλαμβάνει:

(1) Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης

(i) Το πρόγραμμα της εκπαίδευσης εδάφους και επιμόρφωσης περιλαμβάνει:

(Α) Συστήματα αεροπλάνου,

(Β) Διαδικασίες και απαιτήσεις πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανόμενης της αφαίρεσης του πάγου (αποπαγοποίησης) και της αποφυγής δημιουργίας πάγου (αντιπαγοποίησης) (βλέπε AMC OPS 1.345(a)), καθώς και της αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων (incapacitation) του χειριστή (βλέπε AMC του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.965), και

(Γ) Ατύχημα / συμβάν και ανασκόπηση του γεγονότος.

(ii) Οι γνώσεις που αποκομίζονται από την εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης εξετάζονται βάσει ερωτηματολογίου ή άλλων κατάλληλων μεθόδων.

(2) Εκπαίδευση σε Αεροπλάνο / Συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο (STD)

(i) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης σε Αεροπλάνο / Συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο (STD) πρέπει να καθιερώνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να καλυπτονται, όλες οι μείζονες αστοχίες (βλάβες) των συστημάτων του αεροπλάνου και οι διαδικασίες που σχετίζονται με αυτές, κατά τη διάρκεια των 3 προηγουμένων ετών.

(ii) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών στο αεροπλάνο με κινητήρα εκτός λειτουργίας, η βλάβη κινητήρα πρέπει να εξομοιώνεται.

(iii) Η εκπαίδευση σε Αεροπλάνο / Συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο (STD) δύναται να συνδυαστεί με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

(3) Εκπαίδευση σχετική με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης

(i) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικής με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης δύναται να συνδυαστεί με τον έλεγχο εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης. Το εν λόγω πρόγραμμα διεξάγεται στο αεροπλάνο ή σε κατάλληλη εναλλακτική εκπαιδευτική συσκευή.

(ii) Το ετήσιο πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικής με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης, πρέπει να περιλαμβάνει τα παρακάτω:

(Α) Πραγματική εφαρμογή σωσιβίων γιλέκων, κατά περίπτωση,

(Β) Πραγματική εφαρμογή προστατευτικής αναπνευστικής συσκευής, κατά περίπτωση,

(Γ) Πραγματικό χειρισμό συσκευών πυρόσβεσης,

(Δ) Οδηγίες σχετικές με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης που μεταφέρεται στο αεροπλάνο,

(Ε) Οδηγίες σχετικές με τη θέση και τη χρήση όλων των τύπων εξόδων, και

(ΣΤ) Διαδικασίες ασφάλειας (Security).

(iii) Ανά τριετία το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(Α) Πραγματική λειτουργία όλων των τύπων εξόδων,

(Β) Επίδειξη της μεθόδου χρήσης του ολισθητήρα, κατά περίπτωση,

(Γ) Πραγματική επιχείρηση πυρόσβεσης με τη χρήση εξοπλισμού ο οποίος είναι αντιπροσωπευτικός του εξοπλισμού του συγκεκριμένου αεροπλάνου, στο πλαίσιο πραγματικής ή σε συνθήκες προσομοίωσης πυρκαγιάς, εκτός της περίπτωσης των πυροσβεστήρων με Halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτική μέθοδος, η οποία είναι αποδεκτή από την Αρχή,

(Δ) Τις επιπτώσεις του καπνού σε κλειστό χώρο και την πραγματική χρήση του συνόλου του σχετικού εξοπλισμού σε περιβάλλον προσομοίωσης το οποίο έχει κατακλυστεί από καπνό,

(Ε) Πραγματικό χειρισμό φωτοβολίδων, αληθινών ή σε συνθήκες προσομοίωσης, κατά περίπτωση, και

(ΣΤ) Επίδειξη σχετική με τη χρήση της (των) σωσίβιας(ων) λέμβου(ων), κατά περίπτωση.

(4) Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM)

(i) Στοιχεία του CRM πρέπει να ενσωματώνονται σε όλες τις κατάλληλες φάσεις της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης, και

(ii) Ένα ξεχωριστό βαθμιαίο πρόγραμμα εκπαίδευσης CRM πρέπει να καθιερωθεί έτσι ώστε όλα τα κύρια αντικείμενα της εκπαίδευσης του CRM να καλύπτονται σε μία περίοδο η οποία δεν υπερβαίνει τα τρία χρόνια, ως ακολούθως:

(Α) Ανθρώπινο λάθος και αξιοπιστία, αλυσίδα λαθών, πρόληψη και επισήμανση λαθών,

(Β) Καλλιέργεια συνείδησης ασφαλείας της εταιρείας (Company safety culture), SOPs, επιχειρησιακοί παράγοντες,

(Γ) Άγχος, διαχείριση άγχους, κούραση και επαγρύπνηση,

(Δ) Απόκτηση και επεξεργασία πληροφοριών, συνειδητοποίηση της κατάστασης, διαχείριση φόρτου εργασίας,

(Ε) Λήψη αποφάσεων,

(ΣΤ) Επικοινωνία και συντονισμός εντός και εκτός του θαλάμου διακυβέρνησης,

(Ζ) Ηγετικές ικανότητες και συμπεριφορά ομάδας, συνεργασία,

(Η) Αυτοματισμός και η φιλοσοφία της χρήσης του αυτοματισμού (εάν σχετίζεται με τον τύπο του αεροπλάνου),

(Θ) Ειδικές διαφορές σχετικές με τον τύπο του αεροπλάνου,

(Ι) Μελέτη βασισμένη σε περιπτώσεις,

(ΙΑ) Επιπρόσθετες περιοχές που δικαιολογούν επιπλέον προσοχή, όπως προσδιορίσθηκαν από το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων (βλέπε JAR-OPS 1.037).

(β) Διενέργεια περιοδικών ελέγχων. Η διενέργεια περιοδικών ελέγχων περιλαμβάνει:

(1) Έλεγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα

(i) Κατά περίπτωση, οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα περιλαμβάνουν τους ακόλουθους ελιγμούς:

(Α) Ματαιωθείσα απογείωση, εφόσον υπάρχει διαθέσιμος εξομοιωτής πτήσης αντίστοιχος του συγκεκριμένου αεροπλάνου, σε διαφορετική περίπτωση στο αεροπλάνο πραγματοποιούνται ασκήσεις με επαφή μόνο των χεριών στους μοχλούς του αεροπλάνου (touch drill),

(Β) Απογείωση με απώλεια κινητήρα μεταξύ V1 και V2 ή μόλις το επιτρέψουν οι όροι ασφαλείας,

(Γ) Προσέγγιση ακριβείας δι' οργάνων στα ελάχιστα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, στην περίπτωση πολυκινητηρίων αεροπλάνων,

(Δ) Προσέγγιση μη ακριβείας στα ελάχιστα,

(Ε) Αποτυχημένη προσέγγιση δι' οργάνων από τα ελάχιστα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, στην περίπτωση πολυκινητηρίων αεροπλάνων, και

(ΣΤ) Προσγείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας. Για μονοκινητήρια αεροπλάνα απαιτείται η πρακτική εφαρμογή αναγκαστικής προσγείωσης.

(ii) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών με κινητήρα εκτός λειτουργίας στο αεροπλάνο πρέπει να εξομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα.

(iii) Εκτός από τους ελέγχους που καθορίζονται στις υποπαραγράφους (i)(Α) έως (i)(ΣΤ) ανωτέρω, οι απαιτήσεις που διέπουν την επανεπικύρωση ή την ανανέωση της ικανότητας τύπου ή κατηγορίας του αεροπλάνου πρέπει να ολοκληρώνονται κάθε 12 μήνες και μπορούν να συνδυάζονται με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

(iv) Για χειριστή που εκτελεί πτητικές λειτουργίες μόνο στο πλαίσιο «πτήσεων εξ όψεως» (VFR), οι έλεγχοι που καθορίζονται στις υποπαραγράφους (i)(Γ) έως (i)(Ε) ανωτέρω, μπορούν να παραλειφθούν, με εξαίρεση την προσέγγιση και επανακύκλωση πολυκινητήριου αεροπλάνου με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας.

(v) Οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα πρέπει να διενεργούνται από εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE).

(2) Έλεγχοι εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης. Οι τομείς οι οποίοι πρόκειται να αποτελέσουν αντικείμενο εξέτασης αντιστοιχούν στους τομείς που καλύφθηκαν από την εκπαίδευση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α)(3) ανωτέρω.

(3) Έλεγχοι γραμμής

(i) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να εξασφαλίζουν την ικανότητα εκτέλεσης κατά τρόπο ικανοποιητικό πλήρη πτητική λειτουργία γραμμής, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών προ και μετά την πτήση και της χρήσης του διαθέσιμου εξοπλισμού, όπως καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(ii) Το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αξιολογείται στις ικανότητές του στο πλαίσιο ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) σύμφωνα με μεθοδολογία αποδεκτή από την Αρχή και δημοσιευμένη στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Ο σκοπός αυτής της αξιολόγησης είναι να:

(Α) Παρέχει την ευχέρεια επανεκτίμησης του τρόπου ενεργειών για το πλήρωμα συνολικά και για τον καθένα ξεχωριστά, καθώς και να βοηθήσει στην αναγνώριση ανάγκης επανεκπαίδευσης, και

(Β) Χρησιμοποιηθεί στην βελτίωση του συστήματος εκπαίδευσης CRM.

(iii) Σε περίπτωση ανάθεσης σε χειριστές καθηκόντων ενεργού (pilot flying) και μη ενεργού χειριστή (pilot non-flying), πρέπει να διενεργείται έλεγχος των εν λόγω χειριστών ως προς τα παραπάνω καθήκοντα.

(iv) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να ολοκληρώνονται σε αεροπλάνο.

(v) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να διενεργούνται από κυβερνήτες που ορίζονται από τον αερομεταφορέα και να είναι αποδεκτοί από την Αρχή. Το πρόσωπο που διενεργεί τον έλεγχο γραμμής και το οποίο καθορίζεται στο JAR-OPS 1.965(α)(4)(ii), πρέπει να είναι εκπαιδευμένο στις έννοιες του CRM, στην εκτίμηση των ικανοτήτων του CRM και να καταλαμβάνει μία θέση παρατηρητή όπου είναι διαθέσιμη. Στην περίπτωση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων όπου επιπρόσθετα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης μεταφέρονται, το πρόσωπο αυτό μπορεί να καλύπτει τα καθήκοντα του αντικαταστάτη κυβερνήτη πλεύσης και δεν πρέπει να καταλαμβάνει καμιά από τις θέσεις των χειριστών κατά την διάρκεια της απογείωσης, αναχώρησης, αρχική πλεύση, και κατά την κάθοδο, προσέγγιση και προσγείωση. Η εκτίμησή του αναφορικά με το CRM πρέπει να βασίζεται αποκλείστηκα σε παρατηρήσεις οι οποίες έγιναν κατά την διάρκεια της αρχικής ενημέρωσης, ενημέρωσης μελών καμπίνας επιβατών, ενημέρωσης μελών καμπίνας διακυβέρνησης και σ' αυτές τις φάσεις της πτήσης που καταλαμβάνει την θέση παρατηρητή.

Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 1.965

Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος-
Χειριστές πίνακα συστημάτων

(α) Η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και ο έλεγχος για χειριστές πίνακα συστημάτων πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις που αφορούν τους χειριστές, καθώς και τα ενδεχόμενα πρόσθετα εξειδικευμένα καθήκοντα, παραλείποντας τους τομείς εκπαίδευσης που δεν σχετίζονται με τους χειριστές πίνακα συστημάτων.

(β) Η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και ο έλεγχος για χειριστές πίνακα συστημάτων πραγματοποιείται, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, παράλληλα με την περιοδική εκπαίδευση και τον έλεγχο χειριστή.

(γ) Ο έλεγχος γραμμής διενεργείται από κυβερνήτη που ορίζεται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτός από την Αρχή, ή από ένα εκπαιδευτή ή εξεταστή ικανότητας τύπου χειριστών πίνακα συστημάτων.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.968

Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής
λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή

(α) Οι κυβερνήτες, τα καθήκοντα των οποίων απαιτούν, επίσης, χειρισμό από τη δεξιά θέση του αεροπλάνου, καθώς και άσκηση καθηκόντων συγκυβερνήτη ή οι κυβερνήτες οι οποίοι υποχρεούνται να εκτελούν καθήκοντα εκπαίδευσης και εξέτασης από τη δεξιά θέση, ολοκληρώνουν πρόσθετη εκπαίδευση και υποβάλλονται σε ελέγχους, όπως καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, παράλληλα με τους ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.965(β). Η πρόσθετη αυτή εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(1) Απώλεια κινητήρα κατά τη διάρκεια της απογείωσης,

(2) Προσέγγιση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας και επανακύκλωση, και

(3) Προσγείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας,

(β) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών στο αεροπλάνο με κινητήρα εκτός λειτουργίας, πρέπει να εξομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα.

(γ) Σε περίπτωση εκτέλεσης χειρισμών από τη δεξιά θέση, οι απαιτούμενοι από το παρόντα Κανονισμό έλεγχοι σχετικά με το χειρισμό από την αριστερή θέση πρέπει, επιπλέον, να είναι σε ισχύ και πρόσφατοι.

(δ) Ο χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη, πρέπει να έχει επιδείξει, παράλληλα με τη διενέργεια ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.965(β), εξάσκηση σε ασκήσεις και διαδικασίες οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση δεν θα υπάγονταν στην αρμοδιότητα του, στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων του. Η εξάσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, εφόσον δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ δεξιάς και αριστερής θέσης (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου).

(ε) Ο χειριστής, εκτός του κυβερνήτη που καταλαμβάνει την αριστερή θέση, αποδεικνύει την πείρα του σχετικά με εξάσκηση σε ασκήσεις και διαδικασίες, παράλληλα με τη διενέργεια ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.965(β), οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση θα υπάγονταν στην αρμοδιότητα του κυβερνήτη, στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων του με την ιδιότητα του μη-ιπτάμενου χειριστή (non-flying pilot). Η εξάσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, εφόσον δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ δεξιάς και αριστερής θέσης (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου).

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.980

Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους
του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

(Βλέπε AMC OPS 1.980)

(α) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης σε περισσότερες από μία κατηγορίες, τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου όπως αναφέρονται στο AMC FCL 1.215A (κατηγορία - μονομελές πλήρωμα) ή/και στο AMC FCL 1.220 (τύπο - μονομελές πλήρωμα), αλλά όχι στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρησης σε πτυχίο, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:

(1) Απαγορεύεται σε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης να χειρίζεται πάνω από:

(i) Τρεις τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου με κινητήρες εμβόλων, ή

(ii) Τρεις τύπους ή παραλλαγές στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου, ή

(iii) Ένα τύπο ή διαφορετική έκδοση στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου και ένα τύπο ή διαφορετική έκδοση αεροπλάνου με κινητήρα εμβόλων, ή

(vi) Ένα τύπο ή διαφορετική έκδοση στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου και κάθε αεροπλάνου στο πλαίσιο συγκεκριμένης κατηγορίας.

(2) Το JAR-OPS 1.965 για κάθε τύπο ή διαφορετική έκδοση στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει παρουσιάσει ειδικές διαδικασίες ή/και επιχειρησιακούς περιορισμούς, που είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

(β) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, στο πλαίσιο μίας ή περισσοτέρων καταχωρήσεων σε πτυχίο όπως καθορίζονται στο AMC FCL 1.220B (τύπο - πολλαπλών χειριστών), ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Το ελάχιστο συμπλήρωμα πληρώματος διακυβέρνησης, που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλ-

λευσης, είναι το ίδιο για κάθε τύπο ή διαφορετική έκδοση που πρόκειται να τεθεί σε πτητική λειτουργία,

(2) Μέλος πληρώματος διακυβέρνησης δεν χειρίζεται περισσότερους από δύο τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, για τις οποίες απαιτείται ξεχωριστή καταχώρηση στο πτυχίο, και

(3) Μόνο στα αεροπλάνα που καλύπτονται από μία καταχώρηση σε πτυχίο, μπορούν να εκτελέσουν πτητικές λειτουργίες σε μία χρονική περίοδο απασχόλησης πτητικών καθηκόντων, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει θεσπίσει διαδικασίες προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής χρόνος για προετοιμασία.

Σημείωση: Στις περιπτώσεις όπου περισσότερες από μία καταχωρήσεις υπεισέρχονται στο πτυχίο, βλέπε υποπαραγράφους (γ) και (δ) παρακάτω.

(γ) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου όπως αναφέρονται στα AMC FCL 1.220A και B (τύπο - μονομελές πλήρωμα ή/και τύπο - πολλαπλών χειριστών), αλλά όχι στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρησης σε πτυχίο, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:

(1) Υποπαράγραφο (β)(1), (β)(2) και (β)(3) ανωτέρω, και

(2) Υποπαράγραφο (δ) κατωτέρω.

(δ) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου όπως αναφέρονται στο AMC FCL 1.220B (τύπου πολλαπλών χειριστών), αλλά όχι όμως στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρησης σε πτυχίο, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:

(1) Υποπαράγραφο (β)(1), (β)(2) και (β)(3) ανωτέρω,

(2) Πριν από την χρήση των προνομίων που παρέχουν οι δύο καταχωρήσεις σε πτυχίο:

(i) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν ολοκληρώσει δύο διαδοχικούς ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα και να διαθέτουν 500 ώρες στη σχετική θέση πληρώματος στο πλαίσιο δημοσίων αερομεταφορών με τον ίδιο αερομεταφορέα.

(ii) Στην περίπτωση χειριστή που διαθέτει πείρα με συγκεκριμένο αερομεταφορέα και κάνει χρήση των προνομίων των δύο καταχωρήσεων στο πτυχίο, και ο οποίος στη συνέχεια προάγεται στη διακυβέρνηση ενός από τους εν λόγω τύπους με τον ίδιο αερομεταφορέα, η απαιτούμενη ελάχιστη πείρα με την ιδιότητα του κυβερνήτη είναι 6 μήνες και 300 ώρες, ενώ ο χειριστής πρέπει να έχει ολοκληρώσει δύο διαδοχικούς ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα προτού καταστεί και πάλι ικανός να κάνει χρήση των δύο καταχωρήσεων στο πτυχίο.

(3) Πριν από την έναρξη εκπαίδευσης και άσκησης καθηκόντων σε άλλο τύπο ή διαφορετική έκδοση αεροπλάνου, τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να έχουν συμπληρώσει 3 μήνες και 150 ώρες πτήσης με το βασικό αεροπλάνο, ενώ στην περίοδο αυτή πρέπει να περιλαμβάνεται τουλάχιστον ένας έλεγχος ικανότητας.

(4) Μετά την ολοκλήρωση του αρχικού ελέγχου γραμμής στο νέο τύπο αεροπλάνου, πρέπει να πραγματοποιηθούν 50 ώρες πτήσης ή να καλυφθούν 20 τομείς (sectors) αποκλειστικά σε αεροπλάνα της νέας ικανότητας τύπου.

(5) Το JAR-OPS 1.970 για κάθε τύπο που χειρίζεται, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (7) κατωτέρω.

(6) Η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας απαιτείται πείρα πτήσεων γραμμής για κάθε τύπο αεροπλάνου πρέπει να καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(7) Εφόσον ζητούνται παρεκκλίσεις με σκοπό τον περιορισμό των απαιτήσεων εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας μεταξύ διαφορετικών τύπων αεροπλάνων, ο αερομεταφορέας πρέπει να υποδεικνύει στην Αρχή τους τομείς για τους οποίους δεν απαιτείται επανάληψη για κάθε τύπο ή διαφορετική έκδοση, λόγω της ύπαρξης ομοιοτήτων.

(i) JAR-OPS 1.965(β) απαιτεί τη διενέργεια δύο ελέγχων ικανότητας ετησίως από τον αερομεταφορέα. Σε περίπτωση που συμφωνείται παρέκκλιση, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (7) ανωτέρω, προκειμένου να εναλλάσσονται οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα μεταξύ των δύο τύπων αεροπλάνου, κάθε έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα επικυρώνει τον αντίστοιχο έλεγχο για τον άλλο τύπο. Οι απαιτήσεις του JAR-FCL πρέπει να ικανοποιούνται, υπό την προϋπόθεση ότι η χρονική περίοδος μεταξύ δύο ελέγχων ικανότητας για επαναεπικύρωση ή ανανέωση της ικανότητας τύπου δεν υπερβαίνει τα αναφερόμενα στο JAR-FCL για κάθε τύπο,. Επιπλέον, η σχετική και η εγκεκριμένη περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση πρέπει να καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

ii) Το JAR-OPS 1.965(γ), απαιτεί ετήσιο έλεγχο γραμμής. Σε περίπτωση που συμφωνείται παρέκκλιση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (7), ανωτέρω, προκειμένου να εναλλάσσονται οι έλεγχοι γραμμής μεταξύ διαφορετικών τύπων ή παραλλαγών, κάθε έλεγχος γραμμής επικυρώνει και τον αντίστοιχο έλεγχο γραμμής για τον άλλο τύπο ή την άλλη διαφορετική έκδοση.

(iii) Η ετήσια εκπαίδευση και ο έλεγχος εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης πρέπει να καλύπτουν το σύνολο των απαιτήσεων για κάθε τύπο.

(8) Το JAR-OPS 1.965 σχετικά με την πτητική λειτουργία κάθε τύπου ή διαφορετικής έκδοσης, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (7), ανωτέρω.

(ε) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος πληρώματος διακυβέρνησης, συνδυασμός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου όπως ορίζεται στο AMC FCL 1.215 (κατηγορία - μονομελές πλήρωμα) και στο Προσάρτημα 2 του AMC FCL 1.220 (τύπος - μονομελές πλήρωμα), ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι έχουν εγκριθεί ειδικές διαδικασίες ή/και επιχειρησιακοί περιορισμοί, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.980(δ).

ΤΜΗΜΑ ΙΕ΄

ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

JAR-OPS 1.988

Δυνατότητα εφαρμογής

(Βλέπε IEM OPS 1.988)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη πληρώματος, με εξαίρεση τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης, στα οποία ανατίθενται από τον αερομεταφορέα καθήκοντα στο θάλαμο επιβατών ενός αεροπλάνου, συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, εκτός από τα επιπλέον μέλη πληρώματος που τους έχουν ανατεθεί αποκλειστικά καθήκοντα ειδικού.

JAR-OPS 1.990

Αριθμός και σύνθεση του πληρώματος θαλάμου επιβατών

(Βλέπε IEM OPS 1.988)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να εκτελεί πτητική λειτουργία με αεροπλάνο, το οποίο διαθέτει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών μεγαλύτερη των 19 θέσεων, εφόσον μεταφέρει έναν ή περισσότερους επιβάτες, παρά μόνο εάν τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών περιλαμβάνεται στη σύνθεση του πληρώματος με σκοπό την εκτέλεση των καθηκόντων που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, με γνώμονα την ασφάλεια των επιβατών.

(β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο ελάχιστος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι μεγαλύτερος από:

(1) Ένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών ανά 50 θέσεις επιβατών ή ανά τμήμα του 50, οι οποίες βρίσκονται στον ίδιο θάλαμο του αεροπλάνου, ή

(2) Τον αριθμό του πληρώματος θαλάμου επιβατών το οποίο συμμετείχε ενεργά στη σχετική επίδειξη εκκένωσης επείγουσας ανάγκης ή τον αριθμό που υποτίθεται ότι συμμετείχε στη σχετική επίδειξη, ωστόσο, εάν η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι μικρότερη από τον αριθμό των θέσεων που εκκενώθηκαν κατά τη διάρκεια της επίδειξης τουλάχιστον κατά 50 θέσεις, τότε είναι δυνατή η μείωση του πληρώματος θαλάμου κατά ένα μέλος για κάθε σύνολο 50 θέσεων, εφόσον η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι λιγότερη από την πιστοποιημένη μέγιστη χωρητικότητα.

(γ) Σε εξαιρετικές περιστάσεις, η Αρχή μπορεί να απαιτήσει από τον αερομεταφορέα να συμπεριλάβει επιπλέον μέλη στο πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

(δ) Σε περίπτωση απρόβλεπτων συνθηκών, ο απαιτούμενος ελάχιστος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να μειωθεί εφόσον:

(1) Ο αριθμός των επιβατών έχει μειωθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, και

(2) Υποβάλλεται έκθεση στην Αρχή μετά την ολοκλήρωση της πτήσης.

(ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του παρόντος Τμήματος σε περίπτωση πρόσληψης μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών οι οποίοι δεν είναι μισθωτοί (αυτοαπασχολούμενοι), ή/και εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή ως εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο συνολικό αριθμό των τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου στους οποίους μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών για σκοπούς δημοσίας αερομεταφοράς, ο οποίος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις JAR-OPS 1.1030, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων πρόσληψής του μέλους αυτού από άλλον αερομεταφορέα.

JAR-OPS 1.995

Ελάχιστες απαιτήσεις

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών:

(1) Είναι τουλάχιστον 18 ετών,

(2) Έχει διέλθει μία αρχική ιατρική εξέταση ή εκτίμηση και ευρέθηκε ιατρικώς κατάλληλο για την εκπλήρωση των καθηκόντων που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(3) Παραμένει ιατρικά ικανό για να εκπληρώνει τα καθήκοντα που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 1.1000

Προϊστάμενος μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών

(α) Ο αερομεταφορέας διορίζει προϊστάμενο μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών σε περίπτωση που ο αριθμός των μελών του πληρώματος είναι μεγαλύτερος του ενός.

(β) Ο προϊστάμενος μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι υπόλογος έναντι του κυβερνήτη αναφορικά με τη διεξαγωγή όλων των διαδικασιών, κανονικών και επειγούσης ανάγκης, όπως περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(γ) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται η μεταφορά περισσοτέρων του ενός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών βάσει του JAR-OPS 1.990, ο αερομεταφορέας δεν ορίζει ένα πρόσωπο ως προϊστάμενο μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών εκτός εάν το εν λόγω πρόσωπο έχει τουλάχιστον ενός έτους πείρα ως επιχειρησιακό μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και έχει αποπερατώσει την κατάλληλη εκπαίδευση. (Βλέπε IEM OPS 1.1000(c).)

(δ) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες προκειμένου να επιλεγεί το πλέον καταλληλότερο από πλευράς προσόντων μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών για να εκτελεί καθήκοντα προϊστάμενου μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών σε περίπτωση που το ορισμένο ως προϊστάμενος αδυνατεί να ασκήσει τα καθήκοντά του. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να είναι αποδεκτές από την Αρχή και να λαμβάνουν υπόψη την επιχειρησιακή πείρα του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών.

JAR-OPS 1.1005

Αρχική εκπαίδευση

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1005)

(Βλέπε IEM OPS 1.1005 / 1.1010 / 1.1015 /1.1020)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών αποπερατώνει με επιτυχία την αρχική εκπαίδευση. Η εκπαίδευση πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις του Προσαρτήματος 1 του OPS 1.1005 και με τους ελέγχους όπως περιγράφονται στο JAR-OPS 1.1025, πριν υποστεί μεταβατική εκπαίδευση.

JAR-OPS 1.1010

Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1010)

(Βλέπε IEM OPS 1.1005 / 1.1010 / 1.1015 /1.1020)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει αποπερατώσει κατάλληλη εκπαίδευση, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανο-

νισμούς και όπως καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, προτού αναλάβει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ως ακολούθως:

(1) Μεταβατική εκπαίδευση. Απαιτείται η ολοκλήρωση μεταβατικής εκπαίδευσης πριν:

i) Την πρώτη ανάθεση από τον αερομεταφορέα καθηκόντων μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, ή

ii) Την ανάθεση άσκησης καθηκόντων σε άλλο τύπο αεροπλάνου, και

(2) Εκπαίδευση διαφορών. Η εκπαίδευση διαφορών πρέπει να ολοκληρώνεται πριν την ανάληψη καθηκόντων:

(i) Σε διαφορετική έκδοση τύπου αεροπλάνου που ήδη εκτελεί καθήκοντα, ή

(ii) Σε τύπους αεροπλάνων που ήδη εκτελεί καθήκοντα ή σε παραλλαγές αυτών, που διαθέτουν διαφορετικό εξοπλισμό ασφαλείας, ο οποίος είναι τοποθετημένος σε διαφορετική θέση, ή εφαρμόζονται διαφορετικές κανονικές και επείγουσας ανάγκης διαδικασίες ασφαλείας.

(β) Στον προσδιορισμό της ύλης στα προγράμματα μεταβατικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης διαφορών ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπ’ όψη την προηγούμενη εκπαίδευση του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως αυτό έχει καταχωρηθεί στον ατομικό φάκελο σύμφωνα με το JAR-OPS 1.1035

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μεταβατική εκπαίδευση διεξάγεται με εποικοδομητικό και πραγματιστικό τρόπο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1010,

(2) Η εκπαίδευση διαφορών διεξάγεται με εποικοδομητικό τρόπο, και

(3) Η μεταβατική εκπαίδευση και, αν απαιτείται, η εκπαίδευση διαφορών, περιλαμβάνει την χρήση του εξοπλισμού επειγούσης ανάγκης και όλες τις διαδικασίες κανονικές και επείγουσες που σχετίζονται με τον τύπο ή την παραλλαγή του αεροπλάνου και περιλαμβάνει εκπαίδευση και πρακτική εξάσκηση σε αντιπροσωπευτικά συνθετικά μέσα ή στο αεροπλάνο.

(δ) Τα προγράμματα εκπαίδευσης, μεταβατικής και διαφορών, πρέπει να εγκριθούν από την Αρχή σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010.

JAR-OPS 1.1012

Εξοικείωσης

(Βλέπε AMC OPS 1.1012)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, μετά την ολοκλήρωση της μεταβατικής εκπαίδευσης, ακολουθεί η εξοικείωση για κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν αυτό αναλάβει καθήκοντα ως μέλος του ελάχιστου πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτείται από το JAR-OPS 1.990.

JAR-OPS 1.1015

Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1015)
(Βλέπε IEM OPS 1.1005) (Βλέπε IEM OPS 1.1005 / 1.1010 / 1.1015 /1.1020)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ακολουθεί περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση, η οποία καλύπτει τις δραστηριότητες που έχουν ανατεθεί σε κάθε μέλος σε κανονικές και επείγουσας ανάγκης διαδικασίες και ασκήσεις που σχετίζονται με τον(τους) τύπο(ους) ή/και την(τις) διαφορετική έκδοση(ες) αεροπλάνου στο οποίο ασκούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις του παραρτήματος 1 του JAR-OPS 1.015.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και το πρόγραμμα ελέγχου που εγκρίνεται από την Αρχή, περιλαμβάνει διδασκαλία θεωρητικού και πρακτικού χαρακτήρα, η οποία συνοδεύεται από πρακτική εξάσκηση σε προσωπικό επίπεδο σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1015.

(γ) Η περίοδος ισχύος της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και του σχετικού ελέγχου, που απαιτείται από το JAR-OPS 1.1025, είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, οι οποίοι προσμετρούνται στο υπόλοιπο του μήνα κατά τον οποίο ολοκληρώθηκε η εν λόγω εκπαίδευση. Εάν η εκπαίδευση ολοκληρώθηκε εντός των τελευταίων 3 μηνών της περιόδου ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, η περίοδος ισχύος παρατείνεται έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου.

JAR-OPS 1.1020

Εκπαίδευση Επαναδιάθεσης

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1020)
(Βλέπε AMC OPS 1.1020) (Βλέπε IEM OPS 1.1005 / 1.1010 / 1.1015 /1.1020)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών το οποίο έχει παύσει να ασκεί πτητικά καθήκοντα για διάστημα μεγαλύτερο των 6 μηνών και εξακολουθεί να παραμένει εντός της περιόδου ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, που απαιτείται από το JAR-OPS 1.1025(β)(3), ολοκληρώνει την εκπαίδευση επαναδιάθεσης η οποία καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, όπως περιγράφεται στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1020. (Βλέπε IEM OPS 1.1020(a).)

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε περίπτωση που μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών δεν έχει παύσει να ασκεί όλα τα καθήκοντα πτητικής λειτουργίας, αλλά, κατά τους τελευταίους 6 μήνες δεν έχει αναλάβει καθήκοντα σε τύπο αεροπλάνου ως μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτεί ο JAR-OPS 1.990(β), το εν λόγω μέλος, πριν αναλάβει καθήκοντα στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου:

(1) Ακολουθεί εκπαίδευση επαναδιάθεσης στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ή

(2) Συμμετέχει σε δύο σκέλη εξοικείωσης του συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου, όπως ορίζονται την παράγραφο 3 του AMC OPS 1.1012.

JAR-OPS 1.1025

Έλεγχοι

(Βλέπε AMC OPS 1.1025)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια, ή μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης, που απαιτείται από το JAR-OPS 1.1005, 1.1010 και 1.1015, κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών υποβάλλεται σε έλεγχο ο οποίος καλύπτει την ληφθείσα εκπαίδευση προκειμένου να επιβεβαιωθεί η ικανότητά του ως προς την εκτέλεση καθηκόντων ασφαλείας υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες επείγουσας ανάγκης. Οι έλεγχοι αυτοί πραγματοποιούνται από προσωπικό το οποίο είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει υποστεί τους παρακάτω ελέγχους:

(1) Αρχική εκπαίδευση. Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1005,

(2) Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών. Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1020, και

(3) Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση. Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1015, κατά περίπτωση.

JAR-OPS 1.1030

Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

(Βλέπε ACJ OPS 1.1030)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών δεν ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους των τριών τύπους αεροπλάνων, με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία, και εφόσον υφίσταται έγκριση της Αρχής, μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να ασκεί καθήκοντα σε τέσσερις τύπους αεροπλάνων, υπό τον όρο ότι για δύο τουλάχιστον από τους τύπους:

(1) Οι διαδικασίες για κανονικές και εκτάκτου ανάγκης συνθήκες που δεν είναι αποκλείστηκα του τύπου είναι πανομοιότυπες,

(2) Ο εξοπλισμός ασφαλείας και οι διαδικασίες για κανονικές και εκτάκτου ανάγκης συνθήκες που είναι αποκλειστικά του τύπου, είναι παρόμοιες.

(β) Για τους σκοπούς της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, θεωρείται ότι παραλλαγές ενός τύπου αεροπλάνου συνιστούν διαφορετικούς τύπους εφόσον δεν παρουσιάζουν ομοιότητες σε κάθε ένα από τα ακόλουθα σημεία:

(1) Λειτουργία εξόδου επείγουσας ανάγκης,

(2) Χώρο εγκατάστασης και τύπο του φορητού εξοπλισμού ασφαλείας, και

(3) Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης για τον συγκεκριμένο τύπο.

JAR-OPS 1.1035

Αρχεία Εκπαίδευσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να:

(1) Τηρεί αρχεία για το σύνολο των εκπαιδεύσεων και των ελέγχων που απαιτούνται σύμφωνα με τα JAR-OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 και 1.1025, και

(2) Παρέχει, κατόπιν αιτήματος, τα αρχεία κάθε αρχικής, μεταβατικής και περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου στο ενδιαφερόμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005

Αρχική Εκπαίδευση

(Βλέπε AMCστο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005 και στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1015)

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005/1.1015)

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005/1.1015/1.1020)

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015 / 1.1020)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η αρχική εκπαίδευση διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα.

(β) Εκπαίδευση κατά της πυρκαγιάς και του καπνού. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση κατά της πυρκαγιάς και του καπνού περιλαμβάνει:

(1) Έμφαση στην ευθύνη του πληρώματος θαλάμου επιβατών να αντιμετωπίζει έγκαιρα έκτακτες ανάγκες που σχετίζονται με τη φωτιά και τον καπνό και, ιδιαίτερα, έμφαση στη σημασία εντοπισμού της υπάρχουσας εστίας φωτιάς,

(2) Σημασία στην άμεση ενημέρωση του πληρώματος διακυβέρνησης, καθώς και στις συγκεκριμένες ενέργειες που χρειάζονται για το συντονισμό και τη συνδρομή, όταν εντοπίζεται φωτιά ή καπνός,

(3) Αναγκαιότητα για συχνό έλεγχο των περιοχών όπου μπορεί να εκδηλωθεί φωτιά, συμπεριλαμβανομένων των τουαλετών, και των σχετικών ανιχνευτών καπνού,

(4) Κατάταξη της φωτιάς και των κατάλληλων τύπων πυροσβεστικών μέσων και διαδικασιών για συγκεκριμένες καταστάσεις πυρκαγιάς, τεχνικές εφαρμογής πυροσβεστικών μέσων, συνέπειες ακατάλληλης εφαρμογής, και χρήση σε περιορισμένο χώρο, και

(5) Γενικές διαδικασίες παροχής υπηρεσιών σε έκτακτες ανάγκες στο έδαφος από τα αεροδρόμια.

(γ) Εκπαίδευση διάσωσης σε υγρό περιβάλλον. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση διάσωσης σε υγρό περιβάλλον περιλαμβάνει τον τρόπο με τον οποίο οι επιβάτες και το πλήρωμα πρέπει να φορούν και να χρησιμοποιούν τον ατομικό εξοπλισμό για να επιπλέουν στο νερό. Πριν την πρώτη απασχόληση σε αεροπλάνο που είναι εξοπλισμένο με σωσίβιες λέμβους ή άλλο παρεμφερή εξοπλισμό, πρέπει να προβλέπεται εκπαίδευση για την χρήση του εξοπλισμού αυτού, καθώς και πραγματική πρακτική εξάσκηση στο νερό.

(δ) Εκπαίδευση διάσωσης. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση διάσωσης πρέπει να αντιστοιχεί στις συγκεκριμένες περιοχές πτητικής λειτουργίας (π.χ. πολικές περιοχές, έρημος, ζούγκλα ή θάλασσα).

(ε) Ιατρικές πτυχές και πρώτες βοήθειες. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση για τις ιατρικές πτυχές και πρώτες βοήθειες περιλαμβάνει:

(1) Οδηγίες παροχής πρώτων βοηθειών και χρήση του κιβωτίου πρώτων βοηθειών,

(2) Πρώτες βοήθειες σχετιζόμενες με την εκπαίδευση διάσωσης και την κατάλληλη υγιεινή, και

(3) Την φυσιολογία της πτήσης και συγκεκριμένη έμφαση στην υποξυγοναιμία.

(στ) Μεταχείριση επιβατών. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση για την μεταχείριση επιβατών περιλαμβάνει τα επόμενα:

(1) Συμβουλές για την αναγνώριση και τη μεταχείριση επιβατών οι οποίοι είναι μεθυσμένοι από την χρήση οινοπνευματωδών ουσιών ή είναι υπό την επήρεια φαρμάκων ή είναι επιθετικοί,

(2) Χρησιμοποιούμενες μέθοδοι για την κινητοποίηση επιβατών και τον αναγκαίο έλεγχο του πλήθους με σκοπό τη διευκόλυνση εγκατάλειψης του αεροπλάνου,

(3) Κανονισμούς που καλύπτουν την ασφαλή τοποθέτηση των αποσκευών στο θάλαμο (συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων εξυπηρέτησης θαλάμου) και την περίπτωση να αποβούν οι αποσκευές επικίνδυνες στους επιβαίνοντας στο θάλαμο ή σε διαφορετική περίπτωση να παρεμποδίσουν ή να βλάψουν τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης ή τις εξόδους του αεροπλάνου,

(4) Την σημασία στην ορθή κατανομή των καθισμάτων ως προς τη μάζα και την ευστάθεια του αεροπλάνου. Συγκεκριμένη έμφαση επίσης πρέπει να δίνεται στα καθίσματα αναπήρων επιβατών και στην ανάγκη τοποθέτησης

αρτιμελών επιβατών δίπλα σε μη επιτηρούμενες εξόδους,

(5) Καθήκοντα σε περίπτωση αναταράξεων, συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς προστασίας του θαλάμου,

(6) Προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται όταν μεταφέρονται στο θάλαμο ζωντανά ζώα,

(7) Εκπαίδευση στα επικίνδυνα είδη όπως αναφέρεται στο Τμήμα ΙΗ του παρόντος,

(8) Διαδικασίες ασφάλειας (security), συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του τμήματος ΙΘ του παρόντος.

(ζ) Επικοινωνία. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης, δίδεται έμφαση στην αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ του πληρώματος θαλάμου επιβατών και αυτού του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων τεχνικών στην κοινή γλώσσα και στην ορολογία.

(η) Πειθαρχία και ευθύνες. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου εκπαιδεύεται στη:

(1) Σημασία να εκτελεί το πλήρωμα θαλάμου τα καθήκοντά του σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(2) Συνεχή επάρκεια και ικανότητα να ενεργεί σαν μέλους ενός πληρώματος θαλάμου επιβατών, ιδιαίτερα όσο αφορά τους περιορισμούς στους χρόνους πτήσης και απασχόλησής και τις απαιτήσεις ανάπαυσης,

(3) Γνώση των κανονισμών της Πολιτικής Αεροπορίας σχετικά με το πλήρωμα θαλάμου επιβατών και το ρόλο της Αρχής,

(4) Γενική γνώση της σχετικής αεροπορικής ορολογίας, τη θεωρία της πτήσης, την κατανομή των επιβατών, τη μετεωρολογία και τις περιοχές πτητικής λειτουργίας,

(5) Ενημέρωση του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν την πτήση και παροχή των αναγκαίων για την ασφάλεια πληροφοριών όσον αφορά τα ειδικά τους καθήκοντα,

(6) Σημασία στην ενημέρωση των σχετικών εγγράφων και εγχειριδίων με την τελευταία τροποποίηση αυτών, που τους παρέχεται από τον αερομεταφορέα,

(7) Σημασία να προσδιορίζεται πότε τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχουν τη δικαιοδοσία και την ευθύνη να αρχίσουν την εγκατάλειψη του αεροπλάνου από τους επιβάτες και άλλες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, και

(8) Σημασία στα καθήκοντα και στις ευθύνες όσο αφορά την ασφάλεια και την ανάγκη έγκαιρης και αποτελεσματικής αντίδρασης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

(η) Ολοκληρωμένης αξιοποίηση πληρώματος (CRM). Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι κατάλληλες απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού περιλαμβάνονται στην εκπαίδευση των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010

Μεταβατική Εκπαίδευση (Conversion) και Εκπαίδευση Διαφορών (Differences).

(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010/1.1015)

(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005 / 1.1010 / 1.1015 / 1.1020)

(α) Γενικά. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μεταβατική εκπαίδευση και η εκπαίδευση διαφορών παρέχεται από εκπαιδευτές που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα, και

(2) Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής εκπαίδευσης και αυτής των διαφορών, αντικείμενο της παρεχόμενης εκπαίδευσης είναι η θέση, η απόσπαση και η χρήση όλου του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και διάσωσης στο αεροπλάνο, καθώς επίσης και όλες οι διαδικασίες κανονικές και έκτακτης ανάγκης που σχετίζεται με τον τύπο του αεροπλάνου, την παραλλαγή του και τη διαμόρφωση με την οποία εκτελούνται οι πτητικές λειτουργίες.

(β) Εκπαίδευση κατά της φωτιάς και του καπνού. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάθε ένα από τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών παρέχεται ρεαλιστική και πρακτική εκπαίδευση στη χρήση όλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένου του προστατευτικού ιματισμού, ο οποίος είναι αντιπροσωπευτικός αυτού που υπάρχει στο συγκεκριμένο αεροσκάφος. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:

(i) Την εξουδετέρωση μίας χαρακτηριστικής πυρκαγιάς στο εσωτερικού του αεροπλάνου, από κάθε ένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, με εξαίρεση την περίπτωση της χρήσης των πυροσβεστήρων Halon, όπου αντί αυτού μπορεί να χρησιμοποιηθεί άλλο μέσο πυροσβεσης, και

(ii) Η τοποθέτηση και χρήση του προστατευτικού εξοπλισμού αναπνοής μέσα σε ένα κλειστό, προσομοιωμένο περιβάλλον γεμάτο καπνό.

(γ) Λειτουργία θυρών και εξόδων. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών γνωρίζει την λειτουργία και μπορεί να ανοίγει στην πραγματικότητα όλες τις κανονικές θύρες και τις εξόδους έκτακτης ανάγκης για την εκκένωση επιβατών σ' ένα αεροπλάνο ή σε μία αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή, και

(2) Έγινε επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων εξόδων, όπως των παραθύρων στον θάλαμο διακυβέρνησης.

(δ) Εκπαίδευση στην εγκατάλειψη του αεροπλάνου με ολισθητήρες. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών εκτελεί κάθοδο από ολισθητήρα εξόδου ο οποίος ευρίσκεται σε ύψος αντιπροσωπευτικό του ύψους του κατωφλίου της εξόδου του κυρίου ορόφου του αεροπλάνου,

(2) Ο ολισθητήρας τοποθετείται σε αεροπλάνο ή αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική διάταξη.

(ε) Διαδικασίες εγκατάλειψης του αεροπλάνου και άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Η εκπαίδευση στην αναγκαστική εγκατάλειψη του αεροπλάνου περιλαμβάνει την αναγνώριση προγραμματισμένων ή μη εγκαταλείψεων του αεροπλάνου στο έδαφος ή το νερό. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τον τρόπο με τον οποίο αναγνωρίζεται πότε οι έξοδοι δεν είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν ή πότε ο εξοπλισμός εγκατάλειψης του αεροπλάνου δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσει, και

(2) Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου εκπαιδεύεται να αντιμετωπίζει τις ακόλουθες περιπτώσεις:

(i) Πυρκαγιά κατά την πτήση, με ιδιαίτερη έμφαση στον εντοπισμό της πηγής της,

(ii) Σοβαρές αναταράξεις,

(iii) Αιφνίδια αποσυμπίεση, όπου συμπεριλαμβάνεται η εκπαίδευση στη χρήση του φορητού εξοπλισμού παροχής οξυγόνου από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών,

(iv) Άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης κατά την πτήση.

(στ) Έλεγχος πλήθους. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι περιλαμβάνεται εκπαίδευση σε όλες τις πρακτικές πλευρές ελέγχου του πλήθους σε διάφορες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, κατά περίπτωση, στους διάφορους τύπους αεροπλάνων.

(ζ) Αδυναμία εκπλήρωσης των καθηκόντων από τον χειριστή. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών εκπαιδεύεται στην παροχή συνδρομής σε περίπτωση που ο κυβερνήτης δεν είναι ικανός προς εκπλήρωσης των καθηκόντων του, εκτός και αν το ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης είναι περισσότερο από δύο. Η εκπαίδευση αυτή περιλαμβάνει επίδειξη:

(1) Του μηχανισμού του καθίσματος του χειριστή,

(2) Πρόσδεση και ελευθέρωση της ζώνης ασφαλείας του καθίσματος του χειριστή,

(3) Χρήση του εξοπλισμού παροχής οξυγόνου του χειριστή, και

(4) Χρήση των εντύπων ελέγχου (checklists) του χειριστή.

(η) Εξοπλισμός ασφάλειας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών παρέχεται ρεαλιστική εκπαίδευση και επίδειξη, στη θέση και χρήση του εξοπλισμού ασφάλειας, ο οποίος περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(1) Ολισθητήρες, και στην περίπτωση μη αυτοστηριζόμενων ολισθητήρων, τη χρήση οποιωνδήποτε σχετικών σχοινιών,

(2) Σωσίβιες λέμβους και ολισθαίνουσες σχεδίες, όπου συμπεριλαμβάνεται ο σχετικός εξοπλισμός ή/και η μεταφορά της σχεδίας,

(3) Ατομικά σωσίβια, παιδικά ατομικά σωσίβια και αιώρες επίπλευσης,

(4) Διακοπή του συστήματος παροχής οξυγόνου,

(5) Παροχή οξυγόνου σε περίπτωση ανάγκης,

(6) Πυροσβεστήρες,

(7) Πυροσβεστικό πέλεκυ ή λοστό,

(8) Φωτισμό έκτακτης ανάγκης στον οποίο συμπεριλαμβάνονται οι φακοί,

(9) Εξοπλισμό επικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων των μεγαφώνων,

(10) Κυτία επιβίωσης και τα περιεχόμενά τους,

(11) Πυροτεχνήματα (Ισχύουσες ή αντιπροσωπευτικές συσκευές),

(12) Κυτία πρώτων βοηθειών, τα περιεχόμενά τους και ιατρικό εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και

(13) Άλλο εξοπλισμό ασφάλειας θαλάμου ή συστήματα εφόσον υπάρχουν.

(θ) Ενημέρωση επιβατών / Επιδείξεις ασφάλειας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση περιλαμβάνει την προετοιμασία των επιβατών για φυσιολογικές καταστάσεις και για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

(ι) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι κατάλληλες απαιτήσεις του JAR-OPS περιλαμβάνονται στην εκπαίδευση των μελών του πληρώματος θαλάμου.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1015

Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση

(Βλέπε AMCστο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005 και στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1015)

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005/1.1015)

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010/1.1015)

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005/1.1015/1.1020)

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005 / 1.1010 / 1.1015 / 1.1020)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε χρόνο το πρόγραμμα πρακτικής εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(1) Διαδικασίες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, στις οποίες περιλαμβάνεται η περίπτωση αδυναμίας εκτέλεσης των καθηκόντων από τον χειριστή,

(2) Διαδικασίες εγκατάλειψης του αεροπλάνου, όπου περιλαμβάνονται οι τεχνικές ελέγχου του πλήθους,

(3) Εκγύμναση κάθε μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών στο άνοιγμα των κανονικών θυρών και των εξόδων έκτακτης ανάγκης για την εκκένωση των επιβατών,

(4) Θέση και χειρισμό του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, όπου συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα παροχής οξυγόνου και η χρήση από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου των σωσιβίων, των φορητών συσκευών παροχής οξυγόνου και του εξοπλισμού προστασίας της αναπνοής (Protective Breathing Equipment, PBE),

(5) Πρώτες βοήθειες και περιεχόμενα των κιτίων πρώτων βοηθειών,

(6) Τοποθέτηση αντικειμένων στο θάλαμο επιβατών,

(7) Διαδικασίες ασφάλειας (security),

(8) Επανεξέταση περιστατικών και ατυχημάτων, και

(10) Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (Crew Resource Management, CRM).

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για χρονικά διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα τρία χρόνια ολοκληρώνεται η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευσης η οποία επίσης πρέπει να περιλαμβάνει:

(1) Τη λειτουργία και το άνοιγμα όλων των κανονικών θυρών και των εξόδων κινδύνου για την εκκένωση επιβατών σε αεροσκάφος ή αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή,

(2) Επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων εξόδων συμπεριλαμβανομένων και των παραθύρων του θαλάμου διακυβέρνησης,

(3) Σε κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, την παροχή ρεαλιστικής και πρακτικής εκπαίδευσης στη χρήση όλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένου του προστατευτικού ιματισμού, ο οποίος είναι αντιπροσωπευτικός αυτού που υπάρχει στο συγκεκριμένο αεροσκάφος. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:

(i) Την εξουδετέρωση μίας χαρακτηριστικής πυρκαγιάς στο εσωτερικού του αεροπλάνου, από κάθε ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, με εξαίρεση την περίπτωση της χρήσης των πυροσβεστήρων Halon, όπου αντί αυτού μπορεί να χρησιμοποιηθεί άλλο μέσο πυρόσβεσης, και

(ii) Την τοποθέτηση και χρήση του προστατευτικού εξοπλισμού αναπνοής μέσα σε ένα κλειστό, προσομοιωμένο περιβάλλον γεμάτο καπνό.

(4) Χρήση των πυροτεχνημάτων (ισχύουσα ή αντιπροσωπευτική συσκευή), και

(5) Επίδειξη της χρήσης σωσίβιας λέμβου, ή ολισθαίνουσας σχεδίας, όπου χρειάζεται.

(δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι κατάλληλες απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού περιλαμβάνονται στην εκπαίδευση των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1020

Εκπαίδευση Επαναδιάδεσης

(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005 / 1.1010 / 1.1015 / 1.1020 - Μέθοδοι εκπαίδευσης)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση επαναδιάθεσης διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα, ενώ, για κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(1) Τις διαδικασίες επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων του χειριστή,

(2) Τις διαδικασίες εγκατάλειψης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών ελέγχου του πλήθους,

(3) Την λειτουργία και πραγματικό άνοιγμα όλων των κανονικών θυρών και των εξόδων κινδύνου για την εκκένωση επιβατών σε αεροπλάνο ή σε εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης,

(4) Επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων θυρών, συμπεριλαμβανομένων των παραθύρων θαλάμου διακυβέρνησης, και

(5) Την θέση και χειρισμό του εξοπλισμού ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παροχής οξυγόνου, της τοποθέτησης των σωσίβιων γιλέκων, των φορητών συσκευών οξυγόνου και του εξοπλισμού προστασίας της αναπνοής (PBE).

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ΄

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ, ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ

JAR-OPS 1.1040

Γενικές αρχές σχετικά με τα Εγχειρίδια Πτητικής Εκμετάλλευσης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιέχει όλες τις οδηγίες και πληροφορίες οι οποίες είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων ή αναθεωρήσεων, δεν παραβαίνει τους όρους που περιέχονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) ή σε κάθε ισχύοντα κανονισμό, και ότι είναι αποδεκτό ή κατά περίπτωση, εγκεκριμένο από την Αρχή. (Βλέπε ΙΕΜ OPS 1.1040(b).)

(γ) Ο αερομεταφορέας συντάσσει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης στην Ελληνική και στην Αγγλική γλώσσα. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας μπορεί να μεταφράζει και να χρησιμοποιεί το εν λόγω εγχειρίδιο, ή μέρη αυτού, σε άλλη γλώσσα. (Βλέπε ΙΕΜ OPS 1.1040(c).)

(δ) Ο αερομεταφορέας οφείλει να συμμορφώνεται προς το στοιχείο (γ) ανωτέρω, εφόσον καθίσταται αναγκαία η σύνταξη νέων Εγχειριδίων Πτητικής Εκμετάλλευσης ή σημαντικών μερών ή τόμων αυτού. Σε κάθε άλλη περίπτωση, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω, το συντομότερο δυνατόν και σε καμία περίπτωση μετά την 1η Δεκεμβρίου 2000.

(ε) Ο αερομεταφορέας δύναται να εκδίδει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης σε χωριστούς τόμους.

(στ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού διαθέτει ευχερή πρόσβαση σε αντίγραφο κάθε μέρους του Εγχειριδίου Πτητική Εκμετάλλευσης που σχετίζεται με τα καθήκοντά του. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας παρέχει στα μέλη του πληρώματος ατομικά αντίτυπα ή τμήματα από τα μέρη Α και Β του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που σχετίζονται με το εν λόγω προσωπικό, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για προσωπική μελέτη.

(ζ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης τροποποιείται ή αναθεωρείται έτσι ώστε οι οδηγίες και οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτό να τηρούνται ενήμερες. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού ενημερώνεται σχετικά με αλλαγές που αφορούν τα καθήκοντά του.

(η) Κάθε κάτοχος Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης ή των κατάλληλων μερών αυτού, προβαίνει σε ενημέρωση αυτού σχετικά με τις τροποποιήσεις και τις αναθεωρήσεις που παρέχονται από τον αερομεταφορέα.

(θ) Ο αερομεταφορέας θέτει στη διάθεση της Αρχής τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις που προτίθεται να πραγματοποιήσει πριν από την ημερομηνία κατά την οποία προτίθεται να τις θέσει σε ισχύ. Εφόσον η τροποποίηση αφορά μέρος του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης το οποίο πρέπει να εγκριθεί βάσει του παρόντος Κανονισμού, η έγκριση αυτή πρέπει να χορηγείται πριν τεθεί σε ισχύ η εν λόγω τροποποίηση. Εφόσον απαιτούνται άμεσες τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις για λόγους ασφαλείας, οι εν λόγω τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις δημοσιεύονται και ισχύουν πάραυτα, υπό τον όρο ότι έχει υποβληθεί αίτημα για κάθε απαιτούμενη έγκριση.

(ι) Ο αερομεταφορέας ενσωματώνει στο εγχειρίδιο όλες τις τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις που απαιτούνται από την Αρχή.

(ια) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που λαμβάνονται από εγκεκριμένα έγγραφα, καθώς και κάθε τροποποίηση τέτοιων εγκεκριμένων εγγράφων, ενσωματώνονται κατά τον ορθό τρόπο στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και ότι το εν λόγω εγχειρίδιο δεν περιέχει πληροφορίες που έρχονται σε αντίθεση με οποιοδήποτε εγκεκριμένο έγγραφο. Ωστόσο, η απαίτηση αυτή δεν απαγορεύει στον αερομεταφορέα να χρησιμοποιήσει πιο περιοριστικά στοιχεία και διαδικασίες.

(ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης παρουσιάζεται σε τέτοια μορφή ώστε να είναι δυνατή η ευχερής χρήση του.

(ιγ) Η Αρχή δύναται να επιτρέπει στον αερομεταφορέα να παρουσιάζει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ή μέρη αυτού σε μορφή διαφορετική από την έντυπη. Στις περιπτώσεις αυτές, πρέπει να διασφαλίζεται ένα αποδεκτό επίπεδο εύχερης πρόσβασης, χρηστικότητας και αξιοπιστίας.

(ιδ) Η χρήση συντετμημένης μορφής του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από τις απαιτήσεις της JAR-OPS 1.130.

JAR-OPS 1.1045

Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης - Δομή και Περιεχόμενα

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1045)
(Βλέπε AMC OPS 1.1045)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η βασική δομή του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης είναι η ακόλουθη:

Μέρος Α. Γενικά / Βασικά

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των γενικών επιχειρησιακών μεθόδων, οδηγιών και διαδικασιών που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία και δεν σχετίζονται με τον τύπο του αεροπλάνου.

Μέρος Β. Θέματα πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου.

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των επιχειρησιακών οδηγιών και διαδικασιών που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία και σχετίζονται με τον τύπο του αεροπλάνου. Λαμβάνει υπόψη οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα.

Μέρος Γ. Πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τις διαδρομές και τα αεροδρόμια

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών και οδηγιών που απαιτούνται για την περιοχή πτητικής λειτουργίας.

Μέρος Δ. Εκπαίδευση

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των οδηγιών εκπαίδευσης για το προσωπικό οι οποίες απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης συμφωνούν με το Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1045 και είναι σχετικά με την περιοχή και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η λεπτομερής δομή του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης είναι αποδεκτή από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 1.1045(c).)

JAR-OPS 1.1050

Εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου(AFM)

Ο αερομεταφορέας τηρεί πρόσφατο και εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου ή ισοδύναμο έγγραφο για κάθε αεροπλάνο που εκτελεί πτητική λειτουργία.

JAR-OPS 1.1055

Μητρώο καταγραφής πτήσης (Journey Log)

(α) Ο αερομεταφορέας τηρεί για κάθε πτήση τις ακόλουθες πληροφορίες με τη μορφή μητρώου καταγραφής πτήσης:

(1) Τα στοιχεία νηολόγησης αεροπλάνου,
(2) Ημερομηνία,
(3) Ονοματεπώνυμο(α) του(των) μέλους(ων) του πληρώματος,
(4) Καθήκοντα που ανατίθενται σε μέλος(η) του πληρώματος,
(5) Τον τόπο αναχώρησης,
(6) Τον τόπο άφιξης,
(7) Ώρα αναχώρησης (ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης),
(8) Ώρα άφιξης (χρόνος επαναφοράς στη θέση ακινητοποίησης),
(9) Ώρες πτήσης,
(10) Είδος πτήσης,
(11) Συμβάντα, παρατηρήσεις (εφόσον υπάρχουν), και
(12) Υπογραφή κυβερνήτη (ή ισοδύναμη). (Βλέπε IEM OPS 1.1055(a)(12).)

(β) Η Αρχή δύναται να επιτρέπει στον αερομεταφορέα τη μη τήρηση μητρώου καταγραφής πτήσης ή μερών αυτού, εφόσον οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται σε άλλα έγγραφα. (Βλέπε IEM OPS 1.1055(b).)

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις πραγματοποιούνται ταυτόχρονα και ότι έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

JAR-OPS 1.1060

Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης που χρησιμοποιείται και οι καταχωρίσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία:

(1) Τα στοιχεία νηολόγησης αεροπλάνου,
(2) Τον τύπο και την διαφορετική παραλλαγή του αεροπλάνου,
(3) Την ημερομηνία πτήσης,
(4) Τα στοιχεία αναγνώρησης της πτήσης,
(5) Το ονοματεπώνυμο των μελών του πληρώματος πτήσης,
(6) Τα καθήκοντα που ανατίθενται στα μέλη του πληρώματος πτήσης,
(7) Τον τόπο αναχώρησης,
(8) Την ώρα αναχώρησης (πραγματική ώρα αναχώρησης από τη θέση ακινητοποίησης, ώρα απογείωσης),
(9) Τον τόπο άφιξης (σχεδιαζόμενο και πραγματικό),
(10) Την ώρα άφιξης (ώρα πραγματικής προσγείωσης και πραγματική ώρα επαναφοράς στη θέση ακινητοποίησης),
(11) Τον τύπο πτητικής λειτουργίας (πτήση μεγάλων αποστάσεων δικινητήριου αεροπλάνου (ETOPS), πτήση εξ όψεως (VFR), πτήση αυτομεταφοράς (Ferry flight), κ.λπ.),
(12) Τη διαδρομή και τα τμήματα διαδρομής με σημεία ελέγχου/ σημεία αναφοράς αεροπορικής οδού, αποστάσεις, χρόνους και ίχνη,
(13) Την προγραμματισμένη ταχύτητα πλεύσης και τους χρόνους πτήσης μεταξύ σημείων ελέγχου / αναφοράς. Αναμενόμενος και πραγματικός χρόνος άφιξης στο κάθε σημείο αναφοράς,
(14) Τα ασφαλή ύψη και τα ελάχιστα επίπεδα,
(15) Τα προγραμματισμένα ύψη και επίπεδα πτήσης,
(16) Τους υπολογισμούς καυσίμου (αρχεία ελέγχων καυσίμου κατά τη διάρκεια της πτήσης),
(17) Τα καύσιμα που μεταφέρει το αεροπλάνο τη στιγμή εκκίνησης των κινητήρων,
(18) Τους εναλλακτικούς προορισμούς και κατά περίπτωση, τους εναλλακτικούς τόπους απογείωσης και διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων και των απαιτούμενων από τα ανωτέρω σημεία (12), (13), (14) και (15) πληροφοριών,
(19) Την αρχική εξουσιοδότηση του σχεδίου πτήσης που εκδίδεται από την υπηρεσία εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τις μεταγενέστερες ανανεώσεις,
(20) Τους υπολογισμούς σχετικά με τον εκ νέου σχεδιασμό της διαδρομής κατά τη διάρκεια της πτήσης, και

(21) Τις σχετικές μετεωρολογικές πληροφορίες.

(β) Στοιχεία τα οποία μπορούν εύκολα να αναζητηθούν σε άλλα έγγραφα ή σε άλλη αποδεκτή πηγή ή στοιχεία τα οποία δεν σχετίζονται με τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, μπορούν να παραληφθούν από το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης και η χρήση του περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης πραγματοποιούνται ταυτοχρόνως και έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

JAR-OPS 1.1065

Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο των αρχείων και των σχετικών επιχειρησιακών και τεχνικών πληροφοριών για κάθε μεμονωμένη πτήση φυλάσσονται για τις περιόδους που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1065.

JAR-OPS 1.1070

Εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης αερομεταφορέα (MME)

Ο αερομεταφορέας τηρεί πρόσφατο εγκεκριμένο εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.905.

JAR-OPS 1.1071

Τεχνικό Μητρώο Αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας τηρεί τεχνικό μητρώο αεροπλάνου, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.915.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1045

Περιεχόμενα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

Α. ΓΕΝΙΚΑ/ΒΑΣΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

0 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

0.1 Εισαγωγή

(α) Δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι το εγχειρίδιο συμμορφώνεται προς όλους τους ισχύοντες κανονισμούς, τους όρους και τις προϋποθέσεις του σχετικού πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC).

(β) Δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι το εγχειρίδιο περιέχει επιχειρησιακές οδηγίες τις οποίες υποχρεούται να τηρεί το αρμόδιο προσωπικό.

(γ) Κατάλογο και σύντομη περιγραφή των διαφόρων τμημάτων, των περιεχομένων τους, του πεδίου εφαρμογής και της χρήσης τους.

(δ) Επεξηγήσεις και ορισμούς όρων και λέξεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη χρήση του εγχειριδίου.

0.2 Σύστημα τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων

(α) Λεπτομέρειες για το ποιος είναι υπεύθυνος για την έκδοση και την εισαγωγή τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων.

(β) Αρχείο τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων, συνοδευόμενο από τις ημερομηνίες καταχώρισης και θέσης σε ισχύ.

(γ) Δήλωση η οποία αναφέρει ότι απαγορεύονται οι χειρόγραφες τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις, εκτός εάν οι περιστάσεις απαιτούν άμεση τροποποίηση ή αναθεώρηση για λόγους ασφαλείας.

(δ) Περιγραφή του συστήματος καταχώρισης υποσημειώσεων στις σελίδες και των ημερομηνιών βάσει των οποίων οι εν λόγω υποσημειώσεις τίθενται σε ισχύ.

(ε) Κατάλογο των έγκυρων σελίδων.

(στ) Σχόλια σχετικά με αλλαγές (επί σελίδων κειμένου και εφόσον είναι δυνατόν, επί γραφικών παραστάσεων και διαγραμμάτων).

(ζ) Αναθεωρήσεις προσωρινού χαρακτήρα.

(η) Περιγραφή του συστήματος διανομής σχετικά με εγχειρίδια, τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις.

1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

1.1 Οργανωτική δομή. Περιγραφή της οργανωτικής δομής, συμπεριλαμβανομένου του γενικού οργανογράμματος της εταιρείας και του οργανογράμματος του τμήματος πτητικής λειτουργίας. Το οργανόγραμμα πρέπει να αναπαριστά τη σχέση μεταξύ του τμήματος πτητικής λειτουργίας και των λοιπών τμημάτων της εταιρείας. Ειδικότερα, πρέπει να περιγράφονται οι ιεραρχικοί και λειτουργικοί δεσμοί μεταξύ όλων των διευθύνσεων, τμημάτων κ.λπ., που σχετίζονται με την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

1.2 Ονοματεπώνυμο διορισμένων αρμόδιων διευθυντών(Nominated postholders). Το ονοματεπώνυμο κάθε διορισμένου αρμοδίου διευθυντού, ο οποίος φέρει την ευθύνη της πτητικής λειτουργίας, του συστήματος συντήρησης, της εκπαίδευσης των πληρωμάτων και της επίγειας εξυπηρέτησης, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.175(θ). Πρέπει να περιλαμβάνεται περιγραφή των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των προσώπων αυτών.

1.3 Ευθύνες και καθήκοντα των Διευθυντών της πτητικής λειτουργίας. Περιγραφή των καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και εξουσιών των Διευθυντών της πτητικής λειτουργίας που αφορούν την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας και τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς.

1.4 Εξουσίες, καθήκοντα και ευθύνες του κυβερνήτη. Δήλωση η οποία καθορίζει τις εξουσίες, τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του κυβερνήτη.

1.5 Καθήκοντα και ευθύνες μελών του πληρώματος, εκτός του κυβερνήτη.

2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ

2.1 Εποπτεία της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα. Περιγραφή του συστήματος εποπτείας της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα (Βλέπε JAR-OPS 1.175(ζ)). Η περιγραφή αυτή πρέπει να καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο εποπτεύονται η ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας και οι ικανότητες του προσωπικού. Συγκεκριμένα, είναι υποχρεωτική η περιγραφή των διαδικασιών που σχετίζονται με τα ακόλουθα θέματα:

(α) Ισχύ πτυχίου και ικανοτήτων,

(β) Επάρκεια του προσωπικού πτητικής εκμετάλλευσης, και

(γ) Έλεγχο, ανάλυση και φύλαξη αρχείων, εγγράφων πτήσης, πρόσθετων πληροφοριών και στοιχείων.

2.2 Σύστημα κοινοποίησης πρόσθετων επιχειρησιακών οδηγιών και πληροφοριών. Περιγραφή κάθε συστήματος κοινοποίησης πληροφοριών, οι οποίες είναι ενδεχομένως επιχειρησιακής φύσεως, και οι οποίες ωστόσο συμπληρώνουν τις ήδη υπάρχουσες στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Πρέπει να περιλαμβάνεται η καταλληλότη-

τα των εν λόγω πληροφοριών, καθώς και οι αρμοδιότητες σχετικά με την κοινοποίησή τους.

2.3 Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης. Περιγραφή των βασικών θεμάτων του προγράμματος ασφάλειας πτήσεων.

2.4 Επιχειρησιακό έλεγχο. Περιγραφή των διαδικασιών και των ευθυνών που απαιτούνται για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου στο πλαίσιο της ασφάλειας πτήσεων.

2.5 Εξουσίες της Αρχής. Περιγραφή των εξουσιών της Αρχής και οδηγίες για το πώς παρέχονται διευκολύνσεις κατά τις επιθεωρήσεις του προσωπικού της Αρχής.

3 ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Περιγραφή του εγκεκριμένου συστήματος ποιοτικού ελέγχου η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(α) Πολιτική ποιοτικού ελέγχου,

(β) Περιγραφή της οργάνωσης του συστήματος ποιοτικού ελέγχου, και

(γ) Κατανομή καθηκόντων και αρμοδιοτήτων.

4 ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

4.1 Σύνθεση πληρώματος. Επεξήγηση της μεθόδου βάσει της οποίας καθορίζεται η σύνθεση των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

(α) Τον τύπο του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται,

(β) Την περιοχή και τον τύπο της εκτελούμενης πτητικής λειτουργίας,

(γ) Τη φάση της πτήσης,

(δ) Την απαίτηση ελάχιστου πληρώματος και τη προγραμματισμένη περίοδο πτητικής απασχόλησης,

(ε) Την πείρα (συνολική και επί του συγκεκριμένου τύπου), την πρόσφατη πείρα και τα προσόντα των μελών του πληρώματος, και

(στ) Τον ορισμό του κυβερνήτη και, εφόσον απαιτείται από τη διάρκεια της πτήσης, των διαδικασιών σχετικά με την αντικατάσταση του κυβερνήτη ή άλλων μελών του πληρώματος πτήσης. (Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.940).

(ζ) Τον ορισμό προϊσταμένου μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών και εφόσον απαιτείται από τη διάρκεια της πτήσης, των διαδικασιών σχετικά με την αντικατάσταση του προϊσταμένου μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών ή οποιουδήποτε άλλου μέλους του εν λόγω πληρώματος.

4.2 Ορισμό του κυβερνήτη. Κανόνες που εφαρμόζονται για τον ορισμό του κυβερνήτη.

4.3 Αδυναμία εκπλήρωσης των καθηκόντων μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης. Οδηγίες σχετικά με τη μεταβίβαση της εξουσίας σε περίπτωση αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης.

4.4 Πτητική λειτουργία περισσοτέρων του ενός τύπων. Δήλωση η οποία προσδιορίζει τα αεροπλάνα που θεωρούνται ότι ανήκουν στον ίδιο τύπο για σκοπούς:

(α) Προγραμματισμού του πληρώματος διακυβέρνησης, και

(β) Προγραμματισμού του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

5 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

5.1 Περιγραφή των απαιτουμένων πτυχίων, ειδικοτήτων, προσόντων/ικανοτήτων (π.χ. για διαδρομές και αεροδρόμια), πείρας, εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του αεροπλάνου, το είδος της πτητικής εκμετάλλευσης και η σύνθεση του πληρώματος.

5.2 Πλήρωμα πτήσης

(α) Κυβερνήτης.

(β) Χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη

(γ) Συγκυβερνήτης.

(δ) Χειριστής υπό επιτήρηση.

(ε) Χειριστής πίνακα συστημάτων.

(στ) Εκτέλεση πτητικών καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου.

5.3 Πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

(α) Προϊστάμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(β) Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(i) Απαιτούμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(ii) Πρόσθετο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια πτήσεων εξοικείωσης.

(γ) Εκτέλεση πτητικών καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγών αεροπλάνου.

5.4 Προσωπικό εκπαίδευσης, ελέγχου και εποπτείας.

(α) Για το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

(β) Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

5.5 Προσωπικό για λοιπές πτητικές λειτουργίες

6 ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

6.1 Προφυλάξεις για την υγεία του πληρώματος. Οι σχετικοί κανονισμοί και οι οδηγίες προς τα μέλη του πληρώματος σχετικά με την υγεία, αναφέρονται στα ακόλουθα:

(α) Οινόπνευμα και άλλα ηδύποτα που προκαλούν κατάσταση μέθης,

(β) Ναρκωτικές ουσίες,

(γ) Φάρμακα,

(δ) Υπνωτικά δισκία,

(ε) Φαρμακευτικά σκευάσματα,

(στ) Εμβολιασμούς,

(ζ) Καταδύσεις σε μεγάλο βάθος,

(η) Αιμοδοσία,

(θ) Προφυλάξεις σχετικά με τη λήψη τροφής πριν από και κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(ι) Ύπνο και ανάπαυση, και

(ια) Χειρουργικές επεμβάσεις.

7 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

7.1 Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης. Το πρόγραμμα που καταρτίζει ο αερομεταφορέας σύμφωνα με το Τμήμα ΙΖ του παρόντος (ή οι ισχύοντες εθνικές απαιτήσεις μέχρι τον χρόνο υιοθέτησης του Τμήματος ΙΖ)

7.2 Υπερβάσεις των περιορισμών χρόνου πτήσης και απασχόλησης και/ή μειώσεις των περιόδων ανάπαυσης. Προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να πραγματοποιηθεί υπέρβαση του χρόνου πτήσης και απασχόλησης, ή μείωση των περιόδων ανάπαυσης, καθώς και διαδικασίες που εφαρμόζονται για την αναφορά αυτών των μεταβολών.

8. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

8.1 Οδηγίες προετοιμασίας πτήσης. Εφαρμόζονται ανάλογα με την πτητική λειτουργία:

8.1.1 Ελάχιστα ύψη πτήσης. Περιγραφή της μεθόδου καθορισμού και εφαρμογής των ελάχιστων υψών, η οποία περιλαμβάνει:

(α) Διαδικασία καθορισμού των ελάχιστων υψών / επιπέδων πτήσης για «πτήσεις εξ όψεως» (VFR), και

(β) διαδικασία καθορισμού των ελάχιστων υψών / επιπέδων πτήσης για «πτήσεις δι' οργάνων» (IFR).

8.1.2 Κριτήρια καθορισμού της δυνατότητας χρήσης αεροδρομίων

8.1.3 Μέθοδοι καθορισμού των ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου. Η μέθοδος θέσπισης των ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου για «πτήσεις δι' οργάνων» (IFR), είναι σύμφωνη με το Τμήμα Ε του παρόντος. Πρέπει να γίνεται αναφορά στις διαδικασίες προσδιορισμού της ορατότητας ή/και της οπτικής εμβέλειας διαδρόμου (RVR), καθώς της εφαρμογής της πραγματικής ορατότητας που διακρίνουν οι χειριστές, της αναφερόμενης ορατότητας και της αναφερόμενης οπτικής εμβέλειας διαδρόμου.

8.1.4 Ελάχιστα πτητικής λειτουργίας κατά την διαδρομή στο πλαίσιο «πτήσεων εξ όψεως» (VFR) ή τμημάτων «πτήσης εξ όψεως» και σε περίπτωση χρήσης μονοκινητήριων αεροπλάνων, οδηγίες για την επιλογή διαδρομής ανάλογα με τη διαθεσιμότητα επιφανειών που επιτρέπουν ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

8.1.5 Παρουσίαση και εφαρμογή ελάχιστων λειτουργίας αεροδρομίου και διαδρομής

8.1.6 Ερμηνεία των μετεωρολογικών πληροφοριών. Επεξηγηματικό υλικό σχετικά με την αποκωδικοποίηση των μετεωρολογικών προγνώσεων και δελτίων, που αφορούν την περιοχή πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της ερμηνείας των συμβατικών εκφράσεων.

8.1.7 Καθορισμός των ποσοτήτων καυσίμου, λαδιού και μεθυλικής αλκοόλης που φέρονται από το αεροπλάνο. Μέθοδοι βάσει των οποίων καθορίζονται και παρακολουθούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης οι ποσότητες καυσίμου, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης που πρόκειται να μεταφερθούν από το αεροπλάνο. Το τμήμα αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με τη μέτρηση και τη διανομή των υγρών που φέρονται από το αεροπλάνο. Οι εν λόγω οδηγίες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλα τα τυχαία γεγονότα που είναι πιθανόν να παρουσιαστούν κατά τη διάρκεια της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της πιθανότητας εκ νέου προγραμματισμού κατά τη διάρκεια της πτήσης και της αστοχίας ενός ή περισσότερων κινητήρων του αεροπλάνου. Πρέπει επίσης να περιγράφεται το σύστημα τήρησης αρχείων σχετικά με το καύσιμο και το λιπαντικό.

8.1.8 Μάζα και κέντρο βάρους. Οι γενικές αρχές μάζης και κέντρου βάρους περιλαμβάνουν:

(α) Ορισμούς,

(β) Μεθόδους, διαδικασίες και ευθύνες σχετικά με την εκτέλεση και την αποδοχή υπολογισμών μάζης και κέντρου βάρους,

(γ) Την πολιτική χρήσης σταθερών ή/ και πραγματικών μαζών,

(δ) Τη μέθοδο καθορισμού της ισχύουσας μάζης επιβατών, αποσκευών και φορτίου,

(ε) Τις ισχύουσες μάζες επιβατών και αποσκευών για διαφορετικούς τύπους πτητικής λειτουργίας και τύπους αεροπλάνων,

(στ) Γενικές οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για την επαλήθευση των διαφόρων τύπων χρησιμοποιούμενων εγγράφων μάζης και ζυγοστάθμισης,

(ζ) Διαδικασίες αλλαγών τελευταίας στιγμής,

(η) Το ειδικό βάρος καυσίμου, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης, και

(i) Πολιτικές / διαδικασίες που αφορούν τις θέσεις επιβατών.

8.1.9 Σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Διαδικασίες και αρμοδιότητες / ευθύνες σχετικά με την προετοιμασία και την υποβολή σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Στα θέματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη περιλαμβάνονται οι τρόποι υποβολής τόσο μεμονωμένων όσο και επαναλαμβανόμενων σχεδίων πτήσης.

8.1.10 Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Διαδικασίες και αρμοδιότητες / ευθύνες σχετικά με την προετοιμασία και την αποδοχή του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης. Η χρήση του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης πρέπει να περιγράφεται. Η εν λόγω περιγραφή περιλαμβάνει επίσης δείγματα των χρησιμοποιούμενων μορφών του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης.

8.1.11 Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου που τηρεί ο αερομεταφορέας. Πρέπει να περιγράφονται τόσο οι αρμοδιότητες / ευθύνες όσο και η χρήση του τεχνικού μητρώου αεροπλάνου του αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων των δειγμάτων που χρησιμοποιούνται.

8.1.12 Κατάλογο εγγράφων, εντύπων και πρόσθετων πληροφοριών που μεταφέρονται στο αεροπλάνο.

8.2 Οδηγίες Επίγειας Εξυπηρέτησης

8.2.1 Διαδικασίες εφοδιασμού καυσίμου. Περιγραφή των διαδικασιών εφοδιασμού καυσίμου, συμπεριλαμβανομένων:

(α) Των προφυλάξεων ασφαλείας κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας βοηθητικής μονάδας ισχύος (APU), ή στροβιλοκινητήρα και της πέδησης ελίκων σε λειτουργία.

(β) Του ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων κατά την επιβίβαση, την παραμονή εντός του αεροπλάνου και την αποβίβαση επιβατών, και

(γ) Των προφυλάξεων που πρέπει να λαμβάνονται προκειμένου να αποφεύγεται η ανάμιξη καυσίμων.

8.2.2 Διαδικασίες που σχετίζονται με την ασφάλεια στο πλαίσιο της επίγειας εξυπηρέτησης αεροπλάνου, επιβατών και εμπορευμάτων. Περιγραφή των διαδικασιών που εφαρμόζονται στο πλαίσιο της επίγειας εξυπηρέτησης κατά την κατανομή των θέσεων, την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, καθώς και κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του αεροπλάνου. Πρέπει επίσης να προσδιορίζονται περαιτέρω διαδικασίες που αποσκοπούν στην επίτευξη όρων ασφαλείας, για όσο χρονικό διάστημα το αεροπλάνο παραμένει στο χώρο στάθμευσης. Οι διαδικασίες επίγειας εξυπηρέτησης πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) Παιδιά / νήπια, ασθενείς επιβάτες και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (PRM),

(β) Μεταφορά ανεπιθύμητων επιβατών, απελαθέντων προσώπων και προσώπων υπό κράτηση,

(γ) Επιτρεπόμενο μέγεθος και βάρος των χειραποσκευών,

(δ) Φόρτωση και ασφάλιση αντικειμένων εντός του αεροπλάνου,

(ε) Ειδικά φορτία και ταξινόμηση διαμερισμάτων φορτίου,

(στ) Προσδιορισμό θέσης του εξοπλισμού εδάφους,

(ζ) Λειτουργία των θυρών του αεροπλάνου,

(η) Ασφάλεια στο χώρο στάθμευσης, συμπεριλαμβανο-

μένης της πρόληψης πυρκαγιάς, και στις περιοχές εκτόνωσης αερίων και αναρρόφησης,

(θ) Διαδικασίες εκκίνησης, αναχώρησης από το χώρο στάθμευσης και άφιξης,

(ι) Εξυπηρέτηση αεροπλάνων ,

(ια) Έγγραφα και έντυπα σχετικά με την επίγεια εξυπηρέτηση αεροπλάνων, και

(ιβ) Πολλαπλή κράτηση των θέσεων του αεροπλάνου.

8.2.3 Διαδικασίες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης. Διαδικασίες βάσει των οποίων διασφαλίζεται η άρνηση επιβίβασης σε πρόσωπα που τελούν εμφανώς υπό την επήρεια οινοπνεύματος, ή υποδηλώνουν με τη συμπεριφορά ή την εμφάνισή τους, ότι τελούν υπό την επήρεια φαρμάκων, εκτός εάν πρόκειται για ασθενείς για τους οποίους έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα.

8.2.4 Αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση στο έδαφος. Περιγραφή της πολιτικής και των διαδικασιών αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης στο έδαφος. Οι εν λόγω πρακτικές και διαδικασίες περιλαμβάνουν περιγραφές των τύπων και των επιπτώσεων του σχηματισμού πάγου και άλλων μορφών καταλοίπων σε αεροπλάνα ενώ αυτά είναι ακινητοποιημένα, κατά τη διάρκεια ελιγμών στο έδαφος και κατά την απογείωση. Επιπλέον, πρέπει να παρέχεται περιγραφή των τύπων των υγρών που χρησιμοποιούνται, όπου περιλαμβάνονται τα εξής:

(α) Κατοχυρωμένες ή εμπορικές επωνυμίες,

(β) Χαρακτηριστικά,

(γ) Επιπτώσεις στις επιδόσεις του αεροπλάνου,

(δ) Χρόνος αναμονής και

(ε) Προφυλάξεις κατά τη χρήση.

8.3 Διαδικασίες πτήσης

8.3.1 Πολιτική «πτήσης εξ όψεως» (VFR)/ «πτήσης δι' οργάνων» (IFR). Περιγραφή της πολιτικής σχετικά με τη χορήγηση άδειας για την δυνατότητα εκτέλεσης «πτήσεων εξ όψεως» (VFR) ή των σχετικών απαιτήσεων για την εκτέλεση «πτήσεων δι' οργάνων» (IFR) ή της μεταβολής από το ένα είδος πτήσης στο άλλο.

8.3.2 Διαδικασίες αεροναυτιλίας. Περιγραφή όλων των διαδικασιών αεροναυτιλίας που σχετίζονται με τον(τους) τύπο(ους), καθώς και με την(τις) περιοχή(ές) πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

(α) Οι κανονικές διαδικασίες αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της πρακτικής διενέργειας ανεξάρτητων ελέγχων επαλήθευσης καταχωρήσεων που εισάγονται μέσω πληκτρολογίου, σε περίπτωση που οι εν λόγω καταχωρήσεις επηρεάζουν το ίχνος της πτήσης που πρόκειται να ακολουθήσει το αεροπλάνο,

(β) Οι προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης αεροναυτιλίας (MNPS) και η πολική αεροναυτιλία (POLAR), καθώς και η αεροναυτιλία σε άλλες καθορισμένες περιοχές,

(γ) Η αεροναυτιλία περιοχής (RNAV),

(δ) Ο εκ νέου προγραμματισμός του σχεδίου πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(ε) Οι διαδικασίες για το ενδεχόμενο υποβάθμισης συστημάτων, και

(στ) Τα ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM).

8.3.3 Διαδικασίες ρύθμισης του υψομέτρου

8.3.4 Διαδικασίες ενεργοποίησης συστήματος επιφυλακής υψομέτρου (altitude alert system)

8.3.5 Διαδικασίες συστήματος προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (ground proximity warring system)

8.3.6 Πολιτική και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση του προειδοποιητικού συστήματος αεροπλάνου αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS/ACAS)

8.3.7 Πολιτική και διαδικασίες σχετικά με τη διαχείριση των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης.

8.3.8 Δυσμενείς και ενδεχομένως επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες. Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας στο πλαίσιο δυσμενών και ενδεχομένως επικίνδυνων ατμοσφαιρικών συνθηκών ή/και διαδικασίες αποφυγής, όπου περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

(α) Καταιγίδες,

(β) Συνθήκες παγοποίησης,

(γ) Αναταράξεις,

(δ) Διάτμηση ανέμου (windshear),

(ε) Ταχύρευμα (jetstream),

(στ) Νέφη ηφαιστειογενούς τέφρας,

(ζ) Ισχυρή βροχόπτωση,

(η) Αμμοθύελλες,

(θ) Ρεύματα ανέμου, η δημιουργία των οποίων σχετίζεται με την ύπαρξη ορεινών όγκων, και

(ι) Σημαντικές ατμοσφαιρικές αναστροφές.

8.3.9 Απόρρευμα ανατάραξης (wake turbulence). Κριτήρια διαχωρισμού απορρεύματος ανατάραξης, λαμβανομένων υπόψη των τύπων αεροπλάνου, των συνθηκών ανέμου και της τοποθεσίας του διαδρόμου προσγείωσης.

8.3.10 Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους. Απαιτήσεις σχετικά με την κάλυψη από τα μέλη πληρώματος των καθορισμένων θέσεων ή καθισμάτων τους κατά τη διάρκεια διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας.

8.3.11 Χρήση ζωνών ασφαλείας για πλήρωμα και επιβάτες. Απαιτήσεις χρήσης ζωνών ασφαλείας ή/και ιμάντων πρόσδεσης από τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας.

8.3.12 Είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης. Προϋποθέσεις εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης προσώπων που δεν ανήκουν στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται η πολιτική σχετικά με την είσοδο επιθεωρητών της Αρχής.

8.3.13 Χρήση κενών θέσεων πληρώματος. Προϋποθέσεις και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση των κενών θέσεων πληρώματος.

8.3.14 Αδυναμία εκπλήρωσης των καθηκόντων των μελών του πληρώματος. Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται στην περίπτωση αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων των μελών του πληρώματος κατά τη διάρκεια της πτήσης. Πρέπει να περιλαμβάνονται παραδείγματα των μορφών αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων και των μεθόδων προσδιορισμού αυτών.

8.3.15 Απαιτήσεις ασφαλείας θαλάμου επιβατών. Οι σχετικές διαδικασίες καλύπτουν:

(α) Την προετοιμασία του θαλάμου επιβατών για την πτήση, τις απαιτήσεις κατά τη διάρκεια της πτήσης και τις προετοιμασίες για την προσγείωση, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών για την ασφάλιση του θαλάμου επιβατών και των σταθμών εστιάσεως τροφών και ποτών του αεροπλάνου,

(β) Τις διαδικασίες βάσει των οποίων εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται σε σημεία όπου, σε περίπτωση που απαιτείται αναγκαστική εγκατάλειψη του αεροπλάνου, διευκολύνουν και δεν εμποδίζουν τη διαδικασία εγκατάλειψης του αεροπλάνου,

(γ) Τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών,

(δ) Τις διαδικασίες σε περίπτωση εφοδιασμού με καύσιμα ενώ οι επιβάτες βρίσκονται στο αεροπλάνο, ή επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από αυτό, και

(ε) Το κάπνισμα στο αεροπλάνο.

8.3.16 Διαδικασίες ενημέρωσης των επιβατών. Περιεχόμενα, μέσα και χρόνος ενημέρωσης των επιβατών, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.285.

8.3.17 Διαδικασίες σχετικά με την πτητική λειτουργία αεροπλάνων σε περίπτωση μεταφοράς του απαιτούμενου εξοπλισμού ανίχνευσης κοσμικής ή ηλιακής ακτινοβολίας. Διαδικασίες σχετικά με τη χρήση εξοπλισμού ανίχνευσης κοσμικής ή ηλιακής ακτινοβολίας και την καταγραφή των ενδείξεών του, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση υπέρβασης των οριακών τιμών που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Επιπλέον, διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, που ακολουθούνται σε περίπτωση που λαμβάνεται απόφαση για κάθοδο ή αλλαγή διαδρομής.

8.4 Πτητική λειτουργία παντός καιρού. Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών που σχετίζονται με την πτητική λειτουργία παντός καιρού (Βλέπε επίσης τα Τμήματα Δ και Ε του παρόντος).

8.5 Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS). Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS).

8.6 Χρήση του(των) εγχειριδίου(ων) ελάχιστων εξοπλισμού και παρεκκλίσεων διαμόρφωσης (MEL, CDL)

8.7 Πτήσεις μη δημόσιου χαρακτήρα. Διαδικασίες και περιορισμοί σχετικά με:

(α) Εκπαιδευτικές πτήσεις,

(β) Δοκιμαστικές πτήσεις,

(γ) Πτήσεις παράδοσης,

(δ) Πτήσεις αυτομεταφοράς (ferry flights),

(ε) Αποδεικτικές Πτήσεις, και

στ) Πτήσεις για την μεταφορά προσωπικού σε τόπο εργασίας (positioning flights), συμπεριλαμβανομένης της κατηγορίας προσώπων που δύναται να μεταφέρονται στις εν λόγω πτήσεις.

8.8 Απαιτήσεις οξυγόνου

8.8.1 Επεξήγηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων πρέπει να χορηγείται και να χρησιμοποιείται οξυγόνο.

8.8.2 Οι απαιτήσεις οξυγόνου καθορίζονται για:

(α) Το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης,

(β) Το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, και

(γ) Τους επιβάτες.

9 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΙΔΗ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΟΠΛΑ

9.1 Πληροφορίες, οδηγίες και γενική καθοδήγηση σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών, όπου περιλαμβάνονται:

(α) Η πολιτική του αερομεταφορέα σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών,

(β) Η καθοδήγηση σχετικά με τις απαιτήσεις για την αποδοχή, την τοποθέτηση ετικετών, το χειρισμό, την αποθήκευση και το διαχωρισμό των επικινδύνων ειδών,

(γ) Οι διαδικασίες αντίδρασης στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που αφορούν επικίνδυνα είδη ·

(δ) Τα καθήκοντα του συνόλου του εμπλεκομένου προσωπικού, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.1215, και

(ε) Οι οδηγίες σχετικά με τη μεταφορά των εργαζομένων του αερομεταφορέα.

9.2 Όροι μεταφοράς όπλων, πυρομαχικών και όπλων για αθλητικούς σκοπούς.

10. ΑΣΦΑΛΕΙΑ (SECURITY)

10.1 Οδηγίες και καθοδήγηση αναφορικά με θέματα ασφάλειας μη εμπιστευτικού χαρακτήρα, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν τις εξουσίες και τις αρμοδιότητες του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οι πρακτικές και οι διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό και την αναφορά εγκληματικών πράξεων στο αεροπλάνο, όπως παράνομες επεμβάσεις, δολιοφθορές, βομβιστικές απειλές και αεροπειρατείες.

10.2 Περιγραφή μέτρων πρόληψης και εκπαίδευσης, όσον αφορά την ασφάλεια (security).

Σημείωση: Ορισμένα μέρη σχετικά με τις οδηγίες και την καθοδήγηση στον τομέα της ασφάλειας δύναται να λάβουν εμπιστευτικό χαρακτήρα.

11 ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ, ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

Διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό, τη γνωστοποίηση και την αναφορά περιστατικών. Το τμήμα αυτό πρέπει να περιλαμβάνει:

(α) Τον ορισμό των περιστατικών και των σχετικών ευθυνών όλων των εμπλεκομένων προσώπων,

(β) Παρουσίαση των χρησιμοποιουμένων εντύπων για την αναφορά όλων των ειδών των περιστατικών (ή αντίγραφα των ίδιων των εντύπων), οδηγίες για την συμπλήρωση τους, τις διευθύνσεις αυτών που πρέπει να αποσταλούν και τα χρονικά περιθώρια για την αποστολή τους,

(γ) Στην περίπτωση ατυχήματος, τις περιγραφές των διευθύνσεων της εταιρείας, της Αρχής ή άλλων υπηρεσιών που πρέπει να ειδοποιούνται, καθώς και τις μεθόδους και τη σειρά με την οποία θα ειδοποιηθούν,

(δ) Διαδικασίες προφορικής ενημέρωσης των μονάδων εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε περίπτωση συμβάντων τα οποία αφορούν: ACAS RAs, κίνδυνο λόγο πτηνών, επικίνδυνα είδη και επικίνδυνες συνθήκες,

(ε) Διαδικασίες για την υποβολή εγγράφων αναφορών για συμβάντα εναερίου κυκλοφορίας, ACAS RAs, κίνδυνο λόγο πτηνών, συμβάντα ή ατυχήματα με επικίνδυνα είδη και παράνομες επεμβάσεις,

(στ) Διαδικασίες αναφοράς ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τα JAR-OPS 1.085(β) και 1.420. Αυτές οι διαδικασίες πρέπει να περιλαμβάνουν εσωτερικές διαδικασίες αναφοράς σε θέματα ασφάλειας οι οποίες πρέπει να ακολουθούνται από τα μέλη του πληρώματος και είναι σχεδιασμένες κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο κυβερνήτης να ενημερώνεται άμεσα για οιοδήποτε συμβάν έθεσε ή μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια κατά την διάρκεια της πτήσης, και ότι σ' αυτόν παρέχονται όλες οι σχετικές πληροφορίες

12 ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ

Οι κανόνες αέρος περιλαμβάνουν:

(α) Τους κανόνες πτήσης εξ όψεως και δι' οργάνων (VFR/IFR),

(β) Την εφαρμογή των κανόνων αέρος σε συγκεκριμένη επικράτεια,

(γ) Τις διαδικασίες επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων και των διαδικασιών απώλειας επικοινωνίας,

(δ) Τις πληροφορίες και τις οδηγίες που σχετίζονται με την αναχαίτιση πολιτικών αεροπλάνων,

(ε) Τις περιστάσεις κατά τις οποίες πρέπει να γίνεται συνεχείς ακρόαση στην συχνότητα,

(στ) Τα σήματα,

(ζ) Το σύστημα χρόνου που χρησιμοποιείται στην πτητική λειτουργία,

(η) Τις εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τη σχολαστική τήρηση του σχεδίου πτήσης και τις αναφορές θέσης,

(θ) Τα οπτικά σήματα που χρησιμοποιούνται για την προειδοποίηση αεροπλάνου που δεν διαθέτει άδεια διέλευσης και το οποίο εκτελεί πτήση ή πρόκειται να εισέλθει εντός ζώνης στην οποία ισχύουν περιοριστικά μέτρα, εντός απαγορευμένης ή επικίνδυνης ζώνης,

(ι) Τις διαδικασίες για χειριστές που αντιλαμβάνονται ατύχημα ή λαμβάνουν σήμα κινδύνου,

(ια) Τους οπτικούς κώδικες εδάφους - αέρος που χρησιμοποιούν οι επιζώντες, τις περιγραφές και τη χρήση βοηθημάτων σηματοδότησης, και

(ιβ) τα σήματα κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

Β ΘΕΜΑΤΑ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ - ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ

Εξέταση των διαφορών μεταξύ τύπων και παραλλαγών τύπων, με τους ακόλουθους τίτλους:

0 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ.

0.1 Γενικές πληροφορίες (π.χ. διαστάσεις του αεροπλάνου), συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής των μονάδων μέτρησης που χρησιμοποιούνται για την πτητική λειτουργία του συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου και πίνακες μετατροπής.

1 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

1.1 Περιγραφή των πιστοποιημένων περιορισμών και των επιχειρησιακών περιορισμών σε ισχύ, όπου περιλαμβάνονται:

(α) Το καθεστώς πιστοποίησης (π.χ. JAR-23, JAR-25, ICAO Παράρτημα 16 (JAR-36 και JAR-34) κ.λ.π.),

(β) Η διαμόρφωση θέσεων επιβατών για κάθε τύπο αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης μιας εικονογραφημένης παρουσίασης,

(γ) Οι εγκεκριμένοι τύποι πτητικής λειτουργίας (π.χ. πτήση εξ όψεως / δι' οργάνων (VFR/IFR), κατηγορία CAT II/III, τύπος απαιτούμενης απόδοσης αεροναυτιλίας (RNP Type), πτήση σε γνωστές συνθήκες παγοποίησης κ.λ.π.),

(δ) Η σύνθεση του πληρώματος,

(ε) Η μάζα και το κέντρο βάρους,

(στ) Οι περιορισμοί ταχύτητας,

(ζ) Ο «φάκελος» ορίων πτήσης (flight envelope)

(η) Τα όρια ανέμων, συμπεριλαμβανομένης της πτητικής λειτουργίας σε διαδρόμους μετά καταλοίπων (contaminated),

(θ) Οι περιορισμοί των επιδόσεων για τις ισχύουσες διαμορφώσεις,

(ι) Η κλίση του διαδρόμου,

(ια) Οι περιορισμοί σε διαδρόμους υγρούς ή μετά καταλοίπων,

(ιβ) Τα κατάλοιπα της ατράκτου του αεροπλάνου και

(ιγ) Οι περιορισμοί των συστημάτων.

2 ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

2.1 Κανονικές διαδικασίες και καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, κατάλληλοι πίνακες ελέγχου ενεργειών, σύστημα χρήσης των πινάκων ελέγχου ενεργειών, καθώς και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες και καθήκοντα:

(α) Προ της πτήσης,

(β) Προ της αναχώρησης,

(γ) Ρύθμισης και ελέγχου υψομέτρου,

(δ) Τροχοδρόμησης, απογείωσης και ανόδου,

(ε) Μείωσης θορύβου,

(στ) Οριζόντιας πτήσης (cruise) και καθόδου,

(ζ) Προσέγγισης, προετοιμασίας για την προσγείωση και ενημέρωσης (crew briefing),

(η) Προσέγγισης στο πλαίσιο «πτήσης εξ όψεως» (VFR),

(θ) Προσέγγισης δι' οργάνων ,

(ι) Οπτικής προσέγγισης και προσέγγισης κύκλου,

(ια) Αποτυχημένης προσέγγισης,

(ιβ) Κανονικής προσγείωσης,

(ιγ) Μετά την προσγείωση, και

(ιδ) Πτητικής λειτουργίας σε διαδρόμους υγρούς και μετά καταλοίπων.

3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΕ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

3.1 Διαδικασίες στο πλαίσιο μη κανονικών συνθηκών και συνθηκών επείγουσας ανάγκης και σχετικά καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, κατάλληλοι πίνακες ελέγχου ενεργειών, σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες και καθήκοντα:

(α) Αδυναμία εκπλήρωσης των καθηκόντων του πληρώματος (Crew incapacitation),

(β) Εξασκήσεων σε περιπτώσεις πυρκαγιάς και εμφάνισης καπνού,

(γ) Πτήσης σε συνθήκες μη συμπιεσμένης και μερικώς συμπιεσμένης καμπίνας,

(δ) Υπέρβασης δομικών ορίων, όπως σε περίπτωση προσγείωσης με υπέρβαρο,

(ε) Υπέρβασης των ορίων κοσμικής ακτινοβολίας,

(στ) Περίπτωσης κεραυνοπληξίας,

(ζ) Επικοινωνιών κινδύνου και ειδοποίησης της υπηρεσίας εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για καταστάσεις επείγουσας ανάγκης

(η) Απώλειας κινητήρα,

(θ) Αστοχίας συστημάτων,

(ι) Καθοδήγησης στο πλαίσιο αλλαγής κατεύθυνσης σε περίπτωση σοβαρής τεχνικής βλάβης,

(ια) Προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS),

(ιβ) Προειδοποιητικού συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS)·

(ιγ) Διατμητικού ανέμου, και

ιδ) Αναγκαστικής προσγείωσης / προσθαλάσσωσης.

4 ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

4.0 Τα στοιχεία επιδόσεων πρέπει να παρέχονται σε μορφή που επιτρέπεται η ευχερής χρήση τους.

4.1 Στοιχεία επιδόσεων. Πρέπει να περιλαμβάνεται υλικό επιδόσεων το οποίο παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις επιδόσεων, οι οποίες καθορίζονται στα Τμήματα ΣΤ, Ζ, Η και Θ του παρόντος, προκειμένου να επιτυγχάνεται ο καθορισμός των ακολούθων:

(α) Των ορίων ανόδου απογείωσης - μάζης, ύψους, θερμοκρασίας,

(β) Του μήκους διαδρόμου απογείωσης (στεγνός, υγρός, μετά καταλοίπων),

(γ) Των στοιχείων καθαρού ίχνους πτήσης (net flight path) για τον υπολογισμό αποφυγής εμποδίων ή κατά περίπτωση, του ίχνους πτήσης απογείωσης,

(δ) Των απωλειών βαθμίδας για άνοδο με κλίση,

(ε) Των ορίων ανόδου κατά την πτήση (en-route),

(στ) Των ορίων ανόδου προσέγγισης (approach climb limit),

(ζ) Των ορίων ανόδου προσγείωσης (landing climb limit),

(η) Του μήκους διαδρόμου προσγείωσης (στεγνός, υγρός, μετά καταλοίπων), συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων αστοχίας συστήματος ή συσκευής κατά τη διάρκεια της πτήσης, εφόσον αυτή επηρεάζει την απόσταση προσγείωσης,

(i) Των ορίων ενέργειας πέδησης (brake energy), και

(κ) Των ταχυτήτων που εφαρμόζονται στα διάφορα στάδια της πτήσης (εξετάζοντας επίσης τους υγρούς διαδρόμους ή τους διαδρόμους μετά καταλοίπων).

4.1.1 Συμπληρωματικά στοιχεία σχετικά με τις πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης. Πρέπει να περιλαμβάνονται οποιεσδήποτε πιστοποιημένες επιδόσεις που σχετίζονται με επιτρεπόμενη διαμόρφωση ή με παρέκκλιση από διαμόρφωση, όπως η απενεργοποίηση του συστήματος αντιολίσθησης.

4.1.2 Σε περίπτωση που δεν είναι διαθέσιμα στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) στοιχεία επιδόσεων, τα οποία απαιτούνται από την κατάλληλη κατηγορία επιδόσεων, πρέπει να περιλαμβάνονται άλλα στοιχεία τα οποία πρέπει να είναι αποδεκτά από την Αρχή. Εναλλακτικά, το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης δύναται να παραπέμπει σε εγκεκριμένα στοιχεία που περιέχονται στο AFM, εφόσον τα εν λόγω στοιχεία κατά πάσα πιθανότητα δεν χρησιμοποιούνται συχνά ή σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης.

4.2 Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων. Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων, κατά περίπτωση, όπου περιλαμβάνονται:

(α) Οι βαθμίδες ανόδου με πλήρη ισχύ,

(β) Τα στοιχεία έκπτωσης (drift down),

(γ) Η επίδραση των υγρών αποπαγοποίησης / αντιπαγοποίησης,·

(δ) Η πτήση με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης,

(ε) Οι πτήσεις αυτομεταφοράς αεροπλάνου (ferry flight) με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, για αεροπλάνα με 3 ή περισσότερους κινητήρες, και

(στ) Οι πτήσεις που εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους του εγχειριδίου παρέκκλισης από τη διαμόρφωση (CDL).

5 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

5.1 Στοιχεία και οδηγίες που απαιτούνται για τον προ και κατά τη διάρκεια της πτήσης σχεδιασμό συμπεριλαμβανομένων παραγόντων, όπως οι ταχύτητες πλεύσης και οι ρυθμίσεις ισχύος. Κατά περίπτωση, πρέπει να περιλαμβάνονται διαδικασίες σχετικά με πτητική λειτουργία με κινητήρα(ες) εκτός λειτουργίας, σχετικά με πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS) (ειδικότερα στην περίπτωση απώλειας κινητήρα, η ταχύτητα πλεύσης και η μέγιστη απόσταση έως ένα κατάλληλο αεροδρόμιο καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.245) και σχετικά με πτήσεις προς απομονωμένα αεροδρόμια χωρίς διαθέσιμα αεροδρόμια εναλλαγής.

5.2 Οι μέθοδοι υπολογισμού του αναγκαίου στα διάφορα στάδια της πτήσης καυσίμου, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.255.

6 ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

Οι οδηγίες και τα στοιχεία σχετικά με τον υπολογισμό της μάζης και της ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

(α) Σύστημα υπολογισμού (π.χ. ευρετηριακό σύστημα),

(β) Πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τη συμπλήρωση των εγγράφων μάζης και ζυγοστάθμισης, συμπεριλαμβανομένων των χειρόγραφων εγγράφων ή των εγγράφων που συντάσσονται με ηλεκτρονικό υπολογιστή,

(γ) Περιοριστικές μάζες και όρια του κέντρου βάρους τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα, και

(δ) Η ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας (Dry Operating mass) και το αντίστοιχο κέντρο βάρους ή δείκτη.

7 ΦΟΡΤΩΣΗ

Διαδικασίες και αναγκαία μέτρα σχετικά με τη φόρτωση και την ασφάλιση του φορτίου στο αεροπλάνο.

8 ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ (CDL)

Το εγχειρίδιο παρέκκλισης από τη διαμόρφωση, εφόσον παρέχεται από τον κατασκευαστή, λαμβανομένων υπόψη των τύπων και παραλλαγών του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών που ακολουθούνται σε περίπτωση αποστολής αεροπλάνου σύμφωνα με τους όρους του δικού του εγχειριδίου παρέκκλισης από τη διαμόρφωση.

9 ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ (MEL)

Το εγχειρίδιο ελαχίστου εξοπλισμού λαμβανομένων υπ’ όψη των τύπων και παραλλαγών του αεροπλάνου καθώς και του τύπου της (των) περιοχής (ών) πτητικής εκμετάλλευσης. Το εν λόγω εγχειρίδιο πρέπει να περιλαμβάνει τον εξοπλισμό αεροναυτιλίας και να λαμβάνει υπ’ όψη τις απαιτούμενες επιδόσεις για τη διαδρομή και την περιοχή πτητικής λειτουργίας.

10 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΟΞΥΓΟΝΟΥ

10.1 Κατάλογο του προς μεταφορά εξοπλισμού επιβίωσης στο πλαίσιο διαδρομών που εκτελεί το αεροπλάνο και διαδικασίες ελέγχου της κατάστασης συντήρησης του εξοπλισμού, πριν από την απογείωση. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οδηγίες σχετικά με τη θέση, τη δυνατότητα πρόσβασης και τη χρήση του εξοπλισμού επιβίωσης και επείγουσας ανάγκης, καθώς και ο(οι) σχετικός(οί) πίνακες ελέγχου ενεργειών.

10.2 Διαδικασία σχετικά με τον καθορισμό της απαιτούμενης και της διαθέσιμης ποσότητας οξυγόνου. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ο σχεδιασμός της πτήσης, ο αριθμός των επιβαινόντων και η πιθανή αποσυμπίεση του θαλάμου επιβατών. Οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται σε μορφή που επιτρέπει την ευχερή χρήση τους.

11 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

11.1 Οδηγίες σχετικά με την προετοιμασία εγκατάλειψης επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού ενεργειών του πληρώματος και του καθορισμού σταθμών επείγουσας ανάγκης.

11.2 Διαδικασίες εγκατάλειψης επείγουσας ανάγκης. Περιγραφή των καθηκόντων του συνόλου των μελών του πληρώματος στο πλαίσιο της ταχείας εγκατάλειψης του

αεροπλάνου και του χειρισμού των επιβατών στην περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης, προσθαλάσσωσης ή άλλης κατάστασης επείγουσας ανάγκης.

12 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Περιγραφή των συστημάτων του αεροπλάνου, των σχετικών ελέγχων και ενδείξεων, καθώς και οδηγίες χρήσης. (Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα1 στο JAR-OPS 1.1045)

Γ ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

1 Οδηγίες και οι πληροφορίες που αφορούν επικοινωνίες, αεροναυτιλία και αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων επιπέδων και υψών πτήσης για κάθε πτήση που πρόκειται να εκτελεστεί, καθώς και των ελάχιστων πτητικής λειτουργίας για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, που περιλαμβάνουν:

(α) Το ελάχιστο επίπεδο/ύψος πτήσης,

(β) Τα μετεωρολογικά ελάχιστα σχετικά με το αεροδρόμια αναχώρησης, προορισμού και τα αεροδρόμια εναλλαγής,

(γ) Τα μέσα επικοινωνίας και τα βοηθήματα αεροναυτιλίας,

(δ) Στοιχεία διαδρόμου και εγκαταστάσεις αεροδρομίου,

(ε) Διαδικασίες προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και διαδικασίες αναχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών μείωσης θορύβου,

(στ) Διαδικασίες απώλειας επικοινωνιών,

(ζ) Τα μέσα έρευνας και διάσωσης στην περιοχή πάνω από την οποία πρόκειται να πραγματοποιήσει διέλευση το αεροπλάνο,

(η) Περιγραφή των αεροναυτικών χαρτών που πρέπει να μεταφέρονται στο αεροπλάνο σε σχέση με τον τύπο της πτήσης και της διαδρομής που πρόκειται να εκτελεστεί, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου ελέγχου της εγκυρότητάς τους,

(θ) Τις διαθέσιμες αεροναυτικές πληροφορίες και μετεωρολογικές υπηρεσίες,

(ι) Τις διαδικασίες επικοινωνιών / αεροναυτιλίας (COM/NAV) κατά την διαδρομή,

(κ) Την κατάταξη αεροδρομίου σε κατηγορία για σκοπούς αξιολόγησης ικανοτήτων πληρώματος πτήσης (βλέπε AMC OPS 1.975), και

(λ) Τους ειδικούς περιορισμούς αεροδρομίου (περιορισμούς επιδόσεων και επιχειρησιακών διαδικασιών).

Δ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

1 Εκπαιδευτικά προγράμματα και προγράμματα ελέγχων για το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού στο οποίο έχουν ανατεθεί επιχειρησιακά καθήκοντα σε σχέση με την προετοιμασία ή/και τη διεξαγωγή της πτήσης.

2 Τα εκπαιδευτικά προγράμματα και τα προγράμματα ελέγχων πρέπει να περιλαμβάνουν:

2.1 Για το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης. Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στα Τμήματα Ε και ΙΔ,

2.2 Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών. Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΕ,

2.3 Για το εκάστοτε επιχειρησιακό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης:

(α) Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΗ (Εναέρια μεταφορά επικινδύνων ειδών), και

(β) Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΘ (Ασφάλεια).

2.4 Για το επιχειρησιακό προσωπικό που δεν ανήκει στα μέλη του πληρώματος (π.χ. επιμελητές πτήσεων, προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης κ.λπ.) όλα τα άλλα σχετικά θέματα τα οποία καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και αφορά τα καθήκοντά τους.

3 Διαδικασίες

3.1 Διαδικασίες σχετικά με εκπαίδευση και ελέγχους.

3.2 Διαδικασίες που εφαρμόζονται σε περίπτωση που το προσωπικό δεν επιτυγχάνει ή δεν τηρεί τα απαιτούμενα πρότυπα.

3.3 Διαδικασίες οι οποίες εξασφαλίζουν ότι κατά τη διάρκεια εκτέλεσης εμπορικών αερομεταφορών δεν προσομοιώνονται μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις επείγουσας ανάγκης, που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή όλων των διαδικασιών μη κανονικών καταστάσεων ή καταστάσεων επείγουσας ανάγκης, καθώς και προσομοίωση των μετεωρολογικών συνθηκών δι' οργάνων (IMC) με τεχνητά μέσα.

4. Περιγραφή των προς φύλαξη εγγράφων τεκμηρίωσης και περίοδοι φύλαξης. (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1065.)

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1065

Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες/έγγραφα, στα οποία η Αρχή έχει δυνατότητα πρόσβασης, φυλάσσονται σε αποδεκτή μορφή για τις περιόδους που εμφανίζονται στους ακόλουθους πίνακες.

Σημείωση: πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τα αρχεία συντήρησης καθορίζονται στο Τμήμα ΙΓ.

Πίνακας 1

Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας και εκτέλεσης πτήσης

Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας και εκτέλεσης πτήσης, όπως περιγράφονται στο JAR-OPS 1.135	
Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης	3 μήνες
Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου	24 μήνες μετά από την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρισης
Έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών / υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (NOTAM/AIS) σχετικά με τη συγκεκριμένη πτήση, εφόσον συντάσσονται από τον αερομεταφορέα	3 μήνες
Επίσημα έγγραφα μάζης και ζυγοστάθμισης	3 μήνες
Γνωστοποίηση ειδικών φορτίων, συμπεριλαμβανομένων εγγράφων πληροφοριών στο Κυβερνήτη σχετικά με επικίνδυνα είδη	3 μήνες

Πίνακας 2

Αναφορές

Αναφορές	
Μητρώο καταγραφής πτήσης (journey log)	3 μήνες
Αναφορά(ές) πτήσης σχετικά με την καταγραφή λεπτομερειών	3 μήνες

κάθε περιστατικού, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.420 ή κάθε γεγονότος του οποίου η αναφορά ή καταγραφή κρίνεται απαραίτητη από τον κυβερνήτη	
Αναφορές σχετικά με υπερβάσεις Ορίων πτήσης / απασχόλησης, μειώσεις περιόδων ανάπαυσης	3 μήνες

Πίνακας 3

Αρχεία πληρώματος πτήσης

Αρχεία πληρώματος πτήσης	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης	15 μήνες
Πτυχίο	για όσο χρονικό διάστημα το μέλος του πληρώματος πτήσης κάνει χρήση των προνομίων του πτυχίου για τον αερομεταφορέα
Εκπαίδευση μεταβατική και έλεγχος	3 έτη
Πρόγραμμα εκπαίδευσης για κυβερνήτες (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	3 έτη
Επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος	3 έτη
Εκπαίδευση και έλεγχος σχετικά με την εκτέλεση πτητικών καθηκόντων από οποιαδήποτε θέση χειριστή	3 έτη
Πρόσφατη πείρα (παραπομπή στο JAR-OPS 1.970)	15 μήνες
Επάρκεια διαδρομής και αεροδρομίου (παραπομπή στο JAR-OPS.1975)	3 έτη
Εκπαίδευση και αξιολόγηση για ειδικές πτητικές εκμεταλλεύσεις εφόσον απαιτείται από JAR-OPS (π.χ. ETOPS, CATII/III)	3 έτη
Εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα είδη, ανάλογα με την περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 4

Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών

Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης και χρόνος ανάπαυσης	15 μήνες
Αρχική εκπαίδευση, εκπαίδευση μεταβατική και διαφορών (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	για όσο χρονικό διάστημα το μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών εργάζεται για τον αερομεταφορέα
Περιοδική εκπαίδευση και επαναληπτική εκπαίδευση (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	Έως 12 μήνες μετά από την αποχώρηση του μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών από την υπηρεσία του αερομεταφορέα
Εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα είδη, ανάλογα με την περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 5

Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό

Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό	
Αρχεία εκπαίδευσης / αξιολόγησης του λοιπού προσωπικού για το οποίο απαιτείται από τον παρόντα εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης	Τα τελευταία 2 αρχεία εκπαίδευσης

Πίνακας 6

Άλλα αρχεία

Άλλα αρχεία	
Αρχεία σχετικά με τη δοσομέτρηση κοσμικής και ηλιακής ακτινοβολίας	Έως 12 μήνες μετά από την αποχώρηση του μέλους πληρώματος από την υπηρεσία του αερομεταφορέα
Αρχεία συστήματος ποιοτικού ελέγχου	5 έτη
Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων ειδών	3 μήνες μετά από την εκτέλεση της πτήσης
Αποδοχή εντύπου ελέγχου επικινδύνων ειδών	3 μήνες μετά από την εκτέλεση της πτήσης

ΤΜΗΜΑ ΙΖ

ΟΡΙΑ ΧΡΟΝΩΝ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ, ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ

(Βλέπε Β.Δ. 22/64 άρθρο 6 παρ. 6.3)

ΤΜΗΜΑ ΙΗ

ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ

JAR-OPS 1.1150

Ορολογία

(α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν τμήμα έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

(1) Πίνακας ελέγχου αποδοχής. Έγγραφο το οποίο προορίζεται να συνδράμει στη διενέργεια ελέγχου της εξωτερικής εμφάνισης δεμάτων που περιέχουν επικίνδυνα είδη και των συνοδευτικών εγγράφων τους, προκειμένου να καθορισθεί ότι πληρούνται όλες οι απαιτούμενες προϋποθέσεις.

(2) Αεροπλάνο μεταφοράς εμπορευμάτων. Οποιοδήποτε αεροπλάνο το οποίο μεταφέρει εμπορεύματα ή αγαθά, αλλά όχι επιβάτες. Στο πλαίσιο αυτό τα ακόλουθα πρόσωπα δεν ορίζονται ως επιβάτες:

(i) Μέλος πληρώματος,

(ii) Υπάλληλος του αερομεταφορέα ο οποίος έχει λάβει σχετική γραπτή άδεια επιβίβασης βάσει των οδηγιών που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και επιβαίνει στο αεροπλάνο σύμφωνα με αυτή,

(iii) Εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπος της Αρχής, ή

(iv) Πρόσωπο, τα καθήκοντα του οποίου έχουν σχέση με συγκεκριμένη φόρτωση εμπορευμάτων στο αεροπλάνο.

(3) Ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων ειδών. Περιστατικό που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών και έχει ως αποτέλεσμα θανατηφόρο ή σοβαρό τραυματισμό προσώπου ή μεγάλη ζημιά αγαθών. (Βλέπε IEM OPS 1.1150(a)(3) & (a)(4).)

(4) Συμβάν κατά τη μεταφορά επικινδύνων ειδών. Περιστατικό με εξαίρεση το ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων ειδών, που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών και το οποίο δεν λαμβάνει χώρα απαραίτητα εντός του αεροπλάνου, με αποτέλεσμα τραυματισμό προσώπου, ζημία αγαθών, φωτιά, θραύση, διασκορπισμό υγρού, διαρροή υγρού ή ραδιενέργειας ή άλλη απόδειξη ότι δεν έχει διατηρηθεί σε άρτια κατάσταση η συσκευασία. Οποιοδήποτε συμβάν σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών, το οποίο θέτει σε σοβαρό κίνδυνο το αεροπλάνο ή τους επιβαίνοντες σε αυτό, θεωρείται ότι συνιστά, επίσης, συμβάν κατά τη μεταφορά επικινδύνων ειδών.

(5) Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων ειδών. Έγγραφο το οποίο καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες. Συμπληρώνεται από το πρόσωπο που παραδίδει επικίνδυνα είδη προς εναέρια μεταφορά και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τα εν λόγω εμπορεύματα. Το έγγραφο φέρει υπογεγραμμένη δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι τα επικίνδυνα είδη περιγράφονται πλήρως και με ακρίβεια με τα κατάλληλα τους ονόματα στις αποστολές εμπορευμάτων και τους αριθμούς UN/IN και ότι έχουν ορθώς ταξινομηθεί, συσκευασθεί, σημανθεί και φέρουν ετικέτες, καθώς και ότι βρίσκονται σε κατάλληλη προς μεταφορά κατάσταση.

(6) Εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου. Το εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίων συνιστά αντικείμενο εξοπλισμού μεταφοράς ραδιενεργών υλικών, και είναι σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά τέτοιων υλικών, συσκευασμένων ή μη, με έναν ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς. (Σημείωση: βλέπε συσκευή μονάδας φορτίου όπου τα επικίνδυνα είδη δεν συνιστούν ραδιενεργά υλικά.)

(7) Αντιπρόσωπος επίγειας εξυπηρέτησης. Αντιπρόσωπος που εκτελεί για λογαριασμό του αερομεταφορέα μέρος ή το σύνολο των αποστολών του τελευταίου, συμπεριλαμβανομένης της παραλαβής, φόρτωσης, εκφόρτωσης, μεταφοράς ή άλλης διαδικασίας σχετικής με επιβάτες ή φορτία.

(8) Αριθμός ID. Ένας προσωρινός αριθμός αναγνώρισης για κάποιο επικίνδυνο είδος στο οποίο δεν έχει προσδιορισθεί ένας αριθμός UN.

(9) Μαζική συσκευασία (Overpack). Περικάλυμμα εγκλεισμού που χρησιμοποιείται από μεμονωμένο φορτωτή εμπορευμάτων και το οποίο προκαθορίζεται να συμπεριλάβει ένα ή περισσότερα δέματα, προκειμένου να διαμορφωθεί ένα ενιαίο σύνολο προς διευκόλυνση της επίγειας εξυπηρέτησης και της αποθήκευσης. (Σημείωση: η συσκευή μονάδας φορτίου δεν περιλαμβάνεται στον ορισμό αυτό.)

(10) Δέμα. Το πλήρες προϊόν της διαδικασίας συσκευασίας το οποίο αποτελείται από τη συσκευασία και το περιεχόμενό της, έτοιμο προς μεταφορά.

(11) Συσκευασία. Δοχεία και οποιαδήποτε άλλα εξαρτήματα ή υλικά τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να επιτελείται η συγκράτηση και να εξασφαλίζεται τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις συσκευασίας.

(12) Κατάλληλο όνομα στις αποστολές εμπορευμάτων. Το όνομα που χρησιμοποιείται για την περιγραφή ενός ιδιαίτερου αντικειμένου ή ουσίας και το οποίο αναφέρεται σε όλα τα έγγραφα αποστολής εμπορευμάτων και τις ειδοποιήσεις, καθώς και στις συσκευασίες, εφόσον ισχύει.

(13) Σοβαρός τραυματισμός. Τραυματισμός τον οποίο υφίσταται πρόσωπο κατά τη διάρκεια ατυχήματος και ο οποίος:

(i) Χρήζει νοσοκομειακής περίθαλψης για περισσότερες από 48 ώρες. Το εν λόγω 48ωρο αρχίζει εντός επτά ημερών από την ημερομηνία που έλαβε χώρα ο τραυματισμός, ή

(ii) Έχει ως αποτέλεσμα κάταγμα οποιουδήποτε οστού (με εξαίρεση τα απλά κατάγματα δαχτύλων χεριού, δαχτύλων ποδιού ή μύτης), ή

(iii) Συνεπάγεται ρήξεις που προκαλούν σοβαρή αιμορραγία, καθώς και βλάβες στα νεύρα, στους μυς ή στους τένοντες, ή

(iv) Συνεπάγεται τραυματισμό οποιουδήποτε εσωτερικού οργάνου ή

(v) Συνεπάγεται εγκαύματα δευτέρου ή τρίτου βαθμού ή οποιαδήποτε εγκαύματα που καλύπτουν περισσότερο από το 5% της επιφάνειας του σώματος, ή

(vi) Συνεπάγεται επιβεβαιωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή επιβλαβή ακτινοβολία.

(14) Κράτος προέλευσης. Η Αρχή στην επικράτεια της οποίας φορτώθηκαν αρχικά τα επικίνδυνα είδη στο αεροπλάνο.

(15) Τεχνικές Οδηγίες. Η τελευταία ισχύουσα έκδοση των Τεχνικών Οδηγιών για την Ασφαλή Εναέρια Μεταφορά Επικινδύνων ειδών (Doc 9284-AN/905), συμπεριλαμβανομένων του συμπληρώματος και οποιασδήποτε προσθήκης, εγκεκριμένης και δημοσιευμένης κατόπιν απόφασης του διοικητικού συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

(16) Αριθμός UN. Ο τετραψήφιος αριθμός που χορηγείται από την επιτροπή εμπειρογνωμόνων των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά επικινδύνων ειδών, προκειμένου να καθορίζεται μια ουσία ή μια ειδική ομάδα ουσιών.

(17) Συσκευή Μονάδας Φορτίου. Οποιοσδήποτε τύπος εμπορευματοκιβωτίου αεροπλάνου, παλέτας αεροπλάνου με δίχτυ, ή παλέτας αεροπλάνου με δίχτυ πάνω σε ημισφαιρική κατασκευή. (Σημείωση: η μαζική συσκευασία δεν καλύπτεται από τον ορισμό αυτό, για εμπορευματοκιβώτιο που περιέχει ραδιενεργά υλικά, βλέπε τον ορισμό του εμπορευματοκιβωτίου μεταφοράς φορτίου.)

JAR-OPS 1.1155

Έγκριση για Μεταφορά επικινδύνων ειδών

(Βλέπε IEM OPS 1.1155)

Ο αερομεταφορέας δεν μεταφέρει επικίνδυνα είδη χωρίς την έγκριση της Αρχής.

JAR-OPS 1.1160

Πεδίο Εφαρμογής

(a) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τις διατάξεις που περιέχονται στις Τεχνικές Οδηγίες σε κάθε περί-

πτωση μεταφοράς επικίνδυνων ειδών, ανεξάρτητα από το εάν η πτήση εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, εντός ή εξ ολοκλήρου εκτός της επικράτειας κράτους.

(β) Αντικείμενα και ουσίες που σε διαφορετική περίπτωση θα κατατάσσονταν στα επικίνδυνα είδη αποκλείονται από τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, στο βαθμό που αυτό καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες, υπό την προϋπόθεση ότι:

(1) Απαιτείται να βρίσκονται πάνω στο αεροπλάνο σύμφωνα με τους ισχύοντες σχετικά κανονισμούς JARs ή για επιχειρησιακούς λόγους (Βλέπε IEM OPS 1.1160(b)(1)),

(2) Μεταφέρονται με τη μορφή υλικών τροφοδοσίας ή προμηθειών για την εξυπηρέτηση του θαλάμου επιβατών,

(3) Μεταφέρονται για να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης ως κτηνιατρικά βοηθήματα ή για ευθανασία ζώου (Βλέπε IEM OPS 1.1160(b)(3)),

(4) Μεταφέρονται για να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης ως ιατρικό βοήθημα ασθενούς, υπό την προϋπόθεση ότι (Βλέπε IEM OPS 1.1160(b)(4)):

(i) Οι φιάλες αερίου έχουν ειδικά κατασκευασθεί για να περιέχουν και να μεταφέρουν αυτό το συγκεκριμένο αέριο,

(ii) Τα φάρμακα και το λοιπό ιατρικό υλικό τελούν υπό τον έλεγχο εκπαιδευμένου προσωπικού για το χρονικό διάστημα που χρησιμοποιούνται εντός του αεροπλάνου,

(iii) Ο εξοπλισμός, ο οποίος περιλαμβάνει μπαταρίες με υγρά στοιχεία, φυλάσσεται και εφόσον απαιτείται, ασφαλίζεται σε όρθια θέση για να αποφευχθεί διασκορπισμός του ηλεκτρολύτη, και

(iv) Πραγματοποιείται κατάλληλη πρόβλεψη προκειμένου να εναποθηκεύεται και να ασφαλίζεται ο εξοπλισμός κατά την απογείωση και την προσγείωση, καθώς και σε κάθε άλλη περίπτωση που αυτό κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφαλείας ή

(5) Μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη πληρώματος.

(γ) Η μεταφορά στο αεροπλάνο αντικειμένων και ουσιών που προορίζονται για την αντικατάσταση των αναφερομένων στην υποπαράγραφο (β)(1)και (β)(2) ανωτέρω, πραγματοποιείται όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 1.1165

Περιορισμοί στη Μεταφορά Επικινδύνων ειδών

(α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται, ότι αντικείμενα και ουσίες, οι οποίες προσδιορίζονται ειδικά με όνομα ή με γενική περιγραφή στις Τεχνικές Οδηγίες, και των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες, δεν μεταφέρονται από οποιοδήποτε αεροπλάνο.

(β) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι αντικείμενα και ουσίες ή άλλα εμπορεύματα τα οποία βάσει των Τεχνικών Οδηγιών απαγορεύεται να μεταφερθούν κάτω από κανονικές συνθήκες, μεταφέρονται μόνον εφόσον:

(1) Εξαιρούνται από τα ενδιαφερόμενα κράτη βάσει των Τεχνικών Οδηγιών, ή

(2) Οι Τεχνικές Οδηγίες αναφέρουν ότι η μεταφορά τους είναι δυνατή κατόπιν έγκρισης που εκδίδεται από το κράτος προέλευσης.

JAR-OPS 1.1170

Ταξινόμηση

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι αντικείμενα και ουσίες ταξινομούνται ως επικίνδυνα είδη όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 1.1175

Συσκευασία

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο για να εξασφαλίζεται ότι τα επικίνδυνα είδη συσκευάζονται όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 1.1180

Τοποθέτηση Ετικέτας και Σήμανση

(α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο για να εξασφαλίζεται ότι τα δέματα, οι μαζικές συσκευασίες και τα εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου φέρουν ετικέτες και σήμανση, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα είδη σε πτήση η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας κράτους, η τοποθέτηση ετικέτας και η σήμανση πρέπει να πραγματοποιείται στην αγγλική γλώσσα, επιπλέον των άλλων ενδεχόμενων γλωσσικών απαιτήσεων.

JAR-OPS 1.1185

Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων ειδών

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα επικίνδυνα είδη συνοδεύονται από ένα έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων ειδών, εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα είδη σε πτήση, η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας κράτους, το έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων ειδών πρέπει να συντάσσεται στην αγγλική γλώσσα, επιπλέον των άλλων ενδεχόμενων γλωσσικών απαιτήσεων.

JAR-OPS 1.1195

Αποδοχή επικινδύνων ειδών

(α) Ο αερομεταφορέας δεν αποδέχεται τη μεταφορά επικίνδυνων ειδών εάν το δέμα, η μαζική συσκευασία ή το εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου δεν έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες αποδοχής που προβλέπονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Ο αερομεταφορέας ή ο αντιπρόσωπός της επίγειας εξυπηρέτησής του χρησιμοποιεί έντυπο ελέγχου αποδοχής. Το έντυπο αυτό επιτρέπει τον έλεγχο όλων των σχετικών στοιχείων και έχει τέτοια μορφή ώστε να καθιστά δυνατή την καταχώριση των αποτελεσμάτων του πίνακα αποδοχής, με χειροκίνητα, μηχανικά ή ηλεκτρονικά μέσα.

JAR-OPS 1.1200

Επιθεώρηση για τη διαπίστωση ζημιάς, διαρροής ή μόλυνσης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν ίχνη διαρροής ή ζημίας αμέσως πριν από τη φόρτωση σε αεροπλάνο ή σε συσκευή μονάδας φορτίου, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες,

(2) Συσκευή μονάδας φορτίου δεν φορτώνεται σε αεροπλάνο, παρά μόνον εφόσον έχει επιθεωρηθεί, όπως απαιτούν οι Τεχνικές Οδηγίες, και δεν έχουν διαπιστωθεί ίχνη διαρροής από τα επικίνδυνα είδη που περιέχονται σε αυτή και ζημία σε αυτά,

(3) Δέματα, μαζικές συσκευασίες ή εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου που παρουσιάζουν διαρροή ή έχουν υποστεί ζημία δεν φορτώνονται στο αεροπλάνο,

(4) Οποιοδήποτε δέμα με επικίνδυνα είδη, το οποίο βρίσκεται στο αεροπλάνο και παρουσιάζει ενδείξεις ζημιάς ή

διαρροής, είτε απομακρύνεται είτε γίνονται διευθετήσεις για την απομάκρυνσή του από αρμόδια Αρχή ή οργανισμό. Στην περίπτωση αυτή, το υπόλοιπο της αποστολής ελέγχεται προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι βρίσκεται στην αρμόζουσα για μεταφορά κατάσταση και ότι δεν έχει προκληθεί ζημιά ή ρύπανση στο αεροπλάνο ή στο φορτίο του και

(5) Δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν σημάδια ζημιάς ή διαρροής κατά την εκφόρτωση από το αεροπλάνο ή από συσκευή μονάδας φορτίου και εφόσον υπάρχει ένδειξη ζημιάς ή διαρροής, η περιοχή όπου είχαν στοιβαχτεί τα επικίνδυνα είδη επιθεωρείται προκειμένου να διαπιστωθεί φθορά ή ρύπανση.

JAR-OPS 1.1205

Απομάκρυνση της ρύπανσης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Οποιαδήποτε ρύπανση γίνεται αντιληπτή ως αποτέλεσμα διαρροής ή φθοράς σε επικίνδυνα είδη απομακρύνεται χωρίς καθυστέρηση, και

(2) Αεροπλάνο, το οποίο έχει υποστεί ρύπανση από ραδιενεργά υλικά, τίθεται πάραυτα εκτός λειτουργίας και δεν επανέρχεται σε αυτήν μέχρις ότου οι τιμές του επιπέδου ραδιενέργειας σε οποιαδήποτε προσιτή επιφάνεια, καθώς και η μη σταθερή ρύπανση μειωθούν σε επίπεδο κατώτερο από τις τιμές που καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 1.1210

Περιορισμοί φόρτωσης

(α) Θάλαμος επιβατών και θάλαμος διακυβέρνησης. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν μεταφέρονται επικίνδυνα είδη σε θάλαμο επιβατών αεροπλάνου ή σε θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Διαμερίσματα φορτίου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση, ο διαχωρισμός, η στοιβασία (stowage) και η ασφάλιση επικίνδυνων ειδών στο αεροπλάνο πραγματοποιούνται βάσει των όσων καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

(γ) Επικίνδυνα είδη που προορίζονται για μεταφορά μόνο με αεροπλάνο μεταφοράς φορτίου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δέματα με επικίνδυνα είδη τα οποία φέρουν την ένδειξη «Μόνο Αεροσκάφος Μεταφοράς Φορτίου» μεταφέρονται στο αεροσκάφος μεταφοράς φορτίου και φορτώνονται βάσει των όσων καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 1.1215

Παροχή πληροφοριών

(α) Παροχή πληροφοριών στο προσωπικό εδάφους. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Παρέχονται οι πληροφορίες που καθιστούν εφικτή την εκτέλεση των καθηκόντων του προσωπικού εδάφους αναφορικά με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών, συμπεριλαμβανομένων και των ενεργειών στις οποίες πρέπει να προβεί σε περίπτωση συμβάντων και ατυχημάτων που αφορούν επικίνδυνα είδη, και

(2) Κατά περίπτωση, οι πληροφορίες που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α)(1) ανωτέρω, παρέχονται επίσης στον αντιπρόσωπό του, της επίγειας εξυπηρέτησης.

(β) Παροχή πληροφοριών σε επιβάτες και άλλα πρόσωπα.

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες παρέχονται, όπως απαιτούν οι Τεχνικές Οδηγίες, έτσι ώστε οι επιβάτες να είναι ενήμεροι σχετικά με τα είδη των εμπορευμάτων των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται στο αεροπλάνο, και

(2) Ο αερομεταφορέας και κατά περίπτωση, ο αντιπρόσωπός της επίγειας εξυπηρέτησής του εξασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών με τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών.

(γ) Παροχή πληροφοριών σε μέλη πληρώματος. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης παρέχει πληροφορίες οι οποίες καθιστούν εφικτή την εκτέλεση των καθηκόντων των μελών του πληρώματος σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών στις οποίες πρέπει να προβούν σε περίπτωση που ανακύψει επείγουσα ανάγκη που αφορά επικίνδυνα είδη.

(δ) Παροχή πληροφοριών στον κυβερνήτη. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι έχουν παρασχεθεί έγγραφες πληροφορίες στον κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες (Βλέπε Πίνακα 1 του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.1065 για την περίοδο διατήρησης των εγγράφων).

(ε) Παροχή πληροφοριών σε περίπτωση αεροπορικού συμβάντος ή ατυχήματος. (Βλέπε AMC OPS 1.1215(e).)

(1) Ο αερομεταφορέας, το αεροπλάνο του οποίου εμπλέκεται σε αεροπορικό συμβάν, παρέχει, κατόπιν αίτησης, κάθε απαιτούμενη πληροφορία, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι που δημιουργούνται από οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα είδη.

(2) Ο αερομεταφορέας, το αεροπλάνο του οποίου εμπλέκεται σε αεροπορικό ατύχημα, ενημερώνει το συντομότερο δυνατό την αρμόδια Αρχή του κράτους στο οποίο έλαβε χώρα το αεροπορικό ατύχημα, σχετικά με οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα είδη.

JAR-OPS 1.1220

Προγράμματα εκπαίδευσης

(Βλέπε AMC OPS 1.1220)

(Βλέπε IEM OPS 1.1220)

(α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει και εκτελεί προγράμματα εκπαίδευσης προσωπικού, όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες, τα οποία πρέπει να εγκρίνονται από την Αρχή.

(β) Αερομεταφορείς οι οποίοι δεν διαθέτουν μόνιμη έγκριση για μεταφορά επικίνδυνων ειδών. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Το προσωπικό, το οποίο απασχολείται στη διαχείριση γενικού φορτίου και αποσκευών έχει εκπαιδευτεί για να εκτελεί τα καθήκοντά του σχετικά με επικίνδυνα είδη. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει, ως ελάχιστη απαίτηση, τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 1 του πίνακα 1 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό ώστε να εξασφαλίζει ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα είδη, ότι είναι σε θέση να τα αναγνωρίζει και ότι γνωρίζει ποίες απαιτήσεις εφαρμόζονται για την μεταφορά τέτοιων ειδών από τους επιβάτες, και

(2) ότι το ακόλουθο προσωπικό:

(i) μέλη πληρώματος,

(ii) προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης επιβατών και

(iii) προσωπικό ασφαλείας το οποίο απασχολείται από τον αερομεταφορέα και το οποίο είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους, έχει λάβει εκπαίδευση η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 2 του πίνακα 1 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό ώστε να

εξασφαλίζει ότι έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα είδη και ότι είναι σε θέση να τα αναγνωρίζει, καθώς και ότι γνωρίζει τις απαιτήσεις που ισχύουν για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τους επιβάτες.

Πίνακας 1

ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	1	2
Γενική φιλοσοφία	x	x
Περιορισμοί στην εναέρια μεταφορά Επικινδύνων ειδών	x	
Σήμανση και τοποθέτηση ετικέτας σε δέμα	x	x
Επικίνδυνα είδη στις αποσκευές επιβατών	x	x
Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης	x	x

Σημείωση: η ένδειξη 'x' υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

(γ) Αερομεταφορείς οι οποίοι διαθέτουν μόνιμη έγκριση να μεταφέρουν επικίνδυνα είδη. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Το προσωπικό, το οποίο φέρει την ευθύνη για την αποδοχή επικινδύνων ειδών, έχει εκπαιδευτεί και διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 1 του πίνακα 2, και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζει ότι το προσωπικό μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την αποδοχή ή την άρνηση εναέριας μεταφοράς επικινδύνων ειδών,

(2) Το προσωπικό, το οποίο ασχολείται με την επίγεια εξυπηρέτηση, την εναποθήκευση και τη φόρτωση επικινδύνων ειδών, έχει λάβει εκπαίδευση που το καθιστά ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του σχετικά με επικίνδυνα είδη. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 2 του πίνακα 2 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζει ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα είδη, ότι είναι σε θέση να αναγνωρίζει τέτοιου είδους εμπορεύματα, καθώς και ότι γνωρίζει τη μέθοδο χειρισμού και φόρτωσης αυτών,

(3) Το προσωπικό, το οποίο φέρει την ευθύνη για τη διαχείριση γενικού φορτίου και αποσκευών, έχει λάβει εκπαίδευση που το καθιστά ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του σχετικά με επικίνδυνα είδη. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 3 του πίνακα 2 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζει ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα είδη, ότι είναι σε θέση να αναγνωρίζει τέτοιου είδους εμπορεύματα, ότι γνωρίζει τη μέθοδο χειρισμού και φόρτωσης αυτών και ότι γνωρίζει ποίες απαιτήσεις εφαρμόζονται για την μεταφορά τέτοιων ειδών από τους επιβάτες,

(4) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης έχουν λάβει εκπαίδευση η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 4 του πίνακα 2. Η εκπαίδευση πρέπει να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζει ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα είδη και ότι γνωρίζει τη μέθοδο με την οποία τα εν λόγω εμπορεύματα πρέπει να μεταφέρονται στο αεροπλάνο και

(5) Ότι το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης επιβατών,

(ii) Προσωπικό ασφαλείας που έχει προσληφθεί από τον αερομεταφορέα και το οποίο ασχολείται με τον έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους και

(iii) Μέλη του πληρώματος εκτός των μελών πληρώματος διακυβέρνησης, έχουν λάβει εκπαίδευση, η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 5 του πίνακα 2. Η εκπαίδευση πρέπει να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζει ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα είδη και ότι γνωρίζει τις απαιτήσεις που ισχύουν για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τους επιβάτες ή γενικότερα, για τη μεταφορά τους στο αεροπλάνο.

(δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του προσωπικού το οποίο εκπαιδεύεται, υποβάλλεται σε εξέταση με την οποία επιβεβαιώνεται ότι έχει αντιληφθεί τις υποχρεώσεις του.

(ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του προσωπικού, για το οποίο απαιτείται εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα είδη, υποβάλλεται σε περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση κατά διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα 2 έτη.

(στ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τηρούνται αρχεία εκπαίδευσης σχετικά με επικίνδυνα είδη για το σύνολο του προσωπικού όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες.

(ζ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το προσωπικό του αντιπροσώπου της επίγειας εξυπηρέτησης του, εκπαιδεύεται σύμφωνα με την σχετική στήλη του πίνακα 1 ή του πίνακα 2.

Πίνακας 2

ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	1	2	3	4	5
Γενική φιλοσοφία	x	x	x	x	x
Περιορισμοί στις εναέριες μεταφορές επικίνδυνων ειδών	x	x	x	x	
Ταξινόμηση των επικίνδυνων ειδών	x				
Κατάλογος των επικίνδυνων ειδών	x	x		x	
Γενικές απαιτήσεις συσκευασίας και οδηγίες συσκευασίας	x				
Προδιαγραφές συσκευασίας και σήμανσης	x				
Σήμανση και τοποθέτηση ετικέτας σε συσκευασίες	x	x	x	x	x
Έγγραφα από τον αποστολέα	x				
Αποδοχή επικίνδυνων ειδών, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης εντύπων ελέγχου	x				
Διαδικασίες αποθήκευσης και φόρτωσης	x	x	x	x	
Επιθεωρήσεις για ζημίες ή διαρροή και διαδικασίες απολύμανσης	x	x			
Παροχή πληροφοριών στον κυβερνήτη	x	x	x		
Επικίνδυνα είδη στις αποσκευές επιβατών	x	x	x	x	x
Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης	x	x	x	x	x

Σημείωση: η ένδειξη 'x' υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

JAR-OPS 1.1225

Αναφορές συμβάντος και ατυχήματος με επικίνδυνα είδη

(Βλέπε AMC OPS 1.1225)

(α) Ο αερομεταφορέας αναφέρει στην Αρχή συμβάντα και ατυχήματα που σχετίζονται με επικίνδυνα είδη. Η αρχική αναφορά αποστέλλεται εντός 72 ωρών από την στιγ-

μή του γεγονότος, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.

(β) Επίσης ο αερομεταφορέας αναφέρει στην Αρχή αδήλωτα ή λάθος δηλωμένα επικίνδυνα είδα τα οποία ευρέθησαν στο φορτίο ή στις αποσκευές των επιβατών. Η αρχική αναφορά αποστέλλεται εντός 72 ωρών από την στιγμή της ανακάλυψης εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.

ΤΜΗΜΑ ΙΘ΄

ΑΣΦΑΛΕΙΑ (SECURITY)

JAR-OPS 1.1235

Απαιτήσεις ασφαλείας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το ενδεδειγμένο προσωπικό είναι εξοικειωμένο και πληροί τις σχετικές απαιτήσεις του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ).

JAR-OPS 1.1240

Προγράμματα εκπαίδευσης

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει, διατηρεί και εφαρμόζει εγκεκριμένα από την Αρχή προγράμματα εκπαίδευσης, τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στο προσωπικό του αερομεταφορέα να προβαίνει στις κατάλληλες ενέργειες για την πρόληψη έκνομων ενεργειών όπως για παράδειγμα δολιοφθορά, παράνομη κατάληψη αεροπλάνου, απειλή έκρηξης εκρηκτικού μηχανισμού κλπ και να ελαχιστοποιεί, εφόσον συμβούν, τις συνέπειες παρόμοιων ενεργειών.

JAR-OPS 1.1245

Αναφορά πράξεων παράνομης παρέμβασης (unlawful interference)

Μετά από εκδήλωση έκνομης ενέργειας επί του αεροπλάνου, ο κυβερνήτης ή σε απουσία αυτού ο αερομεταφορέας, υποβάλλει το ταχύτερο δυνατό, αναφορά για την ενέργεια αυτή στις αρμόδιες τοπικές Αρχές και στην Αρχή.

JAR-OPS1.1250

Έντυπο Ελέγχου διαδικασιών έρευνας αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με τις προβλεπόμενες από τον ΕΚΑΠΑ καταστάσεις σημείων ελέγχου που περιέχουν τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την έρευνα για κρυμμένα όπλα, εκρηκτικά ή άλλες επικίνδυνες συσκευές. Ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να περιέχει στην έντυπη κατάσταση σημείων ελέγχου με οδηγίες σχετικά με τις ενέργειες που πρέπει να ληφθούν στην περίπτωση που βρεθεί μία βόμβα ή ύποπτο αντικείμενο στο αεροπλάνο.

JAR-OPS 1.1255

Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος διακυβέρνησης

Η θύρα του θαλάμου πληρώματος διακυβέρνησης, εφόσον έχει τοποθετηθεί τέτοιου είδους θύρα, σε όλα τα αεροπλάνα που προορίζονται για την μεταφορά επιβατών, επιβάλλεται να κλειδώνει από την εσωτερική πλευρά του θαλάμου, προκειμένου να αποτρέπεται η άνευ αδείας είσοδος σε αυτόν.»

Άρθρο Τρίτο

Παραπομπές

1. Για την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού χρησιμοποιούνται συμβουλευτικά τα παρακάτω εγχειρίδια και οι σχετικές τους τροποποιήσεις:

α. Το δεύτερο μέρος, του JAR - OPS 1 του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών «Αποδεκτοί τρόποι εφαρμογής και ερμηνευτική / επεξηγηματική ύλη» (JAR-OPS1, Section 2, Acceptable Means of Compliance and Interpretative / Explanatory Material - AMD & IEM),

β. Το μέρος τέταρτο, «Διαχειριστική και Καθοδηγητική ύλη» του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Section 4, Administrative and Guidance Material).

γ. Το εγχειρίδιο «Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα, Διαχείριση και Εποπτεία» (AIR OPERATOR CERTIFICATE, ADMINISTRATION & SUPERVISION) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Σε περίπτωση που ανακύπτουν προβλήματα ερμηνείας των τεχνικών κυρίως όρων και ρυθμίσεων που περιέρχονται στο διάταγμα αυτό, χρησιμοποιείται επικουρικά το Αγγλικό πρωτότυπο.

Άρθρο Τέταρτο

Συμμόρφωση Αερομεταφορέων

1. Μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του 2002, οι αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες έχουν σε ισχύ Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (AOC) με βάση το β.δ. 22/64 (Α' 15) ή το β.δ. 201/72 (Α' 43) υποχρεούνται να επαναπιστοποιηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, ύστερα από αίτηση τους στην αρμόδια Διεύθυνση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, άλλως ανακαλείται η ισχύς του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα.

Με αιτιολογημένη απόφαση του Διοικητού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας μπορεί να παραταθεί η ανωτέρω προθεσμία για έξι (6) μήνες ακόμη, εφόσον προκύψουν αντικειμενικές δυσκολίες έγκαιρης συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του παρόντος.

2. Πιστοποιητικά τα οποία έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του π.δ. 222/01 (Α' 172) πρέπει να προσαρμοσθούν προς τις πρόσθετες απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού μέσα στις προθεσμίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Μετά την δημοσίευση του παρόντος, κάθε νέο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (AOC) που εμπίπτει στον παρόντα Κανονισμό, θα εκδίδεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις αυτού.

Άρθρο Πέμπτο

Καταργούμενες Διατάξεις

Από δημοσιεύσεως του παρόντος καταργείται το π.δ. 222/01 (Α' 172), εκτός από το άρθρο έκτο αυτού το οποίο έχει ως εξής: «Οι διατάξεις του β.δ. 22/64 και β.δ. 201/72 όπως ισχύουν καταργούνται, εκτός από αυτές οι οποίες ρυθμίζουν θέματα μη καλυπτόμενα με το παρόντα Κανονισμό.»

Άρθρο Έκτο

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από της δημοσιεύσεως του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν άλλως ορίζεται στον παρόντα Κανονισμό. Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 2 Αυγούστου 2002

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ